



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 196]
No. 196]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 19, 2013/आषाढ़ 28, 1935
NEW DELHI, FRIDAY, JULY 19, 2013/ASADHA 28, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 16 जुलाई, 2013

सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मुर्गाव पत्तन न्यास के दरमान के सामान्य संशोधन हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार निपटता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी

मुर्गाव पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी.बी.सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जून 2013 के 14वें दिन पारित)

यह प्रकरण अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से दिनांक 29 जून 2012 के इसके पत्र के माध्यम से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमओपीटी का प्रचलित दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 14 मई, 2010 के अपने आदेश के जरिये संशोधित किया गया था। एमओपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च, 2013 तक प्रदान की गई है।

3.1 अपने प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियाँ नीचे, संक्षेप में, दी गई हैं:

(i) पत्तन प्रभारों में संशोधन की मांग करने वाले मुख्य कारण हैं :-

(क) लागत वसूली सिद्धान्तों का प्रयोग करते हुए अलग-अलग खण्डों से प्रचालनों की वृद्धि हुई लागत को वसूल करना।

(ख) जागतिकस्तर पर प्रतियोगि रहने और पत्तन उपयोक्ताओं को कार्यक्षम और कम खर्चीली सेवा उपलब्ध पत्तन में टांचागत संरचना के निर्माण और मौजूदा (टांचागत संरचना) का उन्नयन के लिए पर्याप्त आंतरिक स्रोत तैयार करना।

लागत विवरणी

(ii) पत्तन में वर्ष 2011-12 के दौरान कुल 390 लाख टन (39 मिलियन टन) यातायात प्रहस्तित हुआ। यद्यपि, लौह अयस्क, पत्तन में प्रहस्तित एक मुख्य वस्तु है, राज्य सरकार द्वारा इसके (लौह अयस्क के) खनन पर लगाए गए प्रतिबंध पर गौर करते हुए, वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान यातायात में मामूली सी वृद्धि अपेक्षित है। 2010-11 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित यातायात नीचे तालिका में दिया गया है :

वर्ष	अनुमानन/वास्तविक	यातायात (मिलियन टन में)
2010-11	वास्तविक	50.02
2011-12	वास्तविक	39.00
2012-13	अनुमानन	40.33
2013-14	अनुमानन	43.22
2014-15	अनुमानन	46.09
2015-16	अनुमानन	47.80

(iii) दर-समीक्षा प्रक्रिया में, मेसर्स, साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) और मेसर्स अडानी मुर्गाव पत्तन टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एएमपीटीएल) द्वारा प्रहस्तित किए जाने हेतु अपेक्षित यातायात के आधार पर प्रचालन आय प्रक्षेपित की गई है।

- (iv). प्रक्षेपणाधीन वर्षों की (2013-14 से 2015-16 तक) प्रचालन लागतों में, गिरावट को छोड़कर, औसतन 6% की वृद्धि की गई है। मूल्यह्रास (गिरावट) का प्रक्षेपण इन वर्षों के दौरान शामिल की जाने वाली परिसंपत्तियों के आधार पर किया गया है। वित्त एवं विविध आय और व्यय 2011-12 के वास्तविकों पर और उनकी अपेक्षित प्रवृत्ति पर आधारित हैं।
- (v). अचल परिसंपत्तियों को व्यापार परिसंपत्तियाँ, व्यापार से जुड़ी परिसंपत्तियाँ, सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में विभाजित किया गया है और तदनुसार उन (परिसंपत्तियों) के 16% और 6.35% पर आरओसीई का विचार किया गया है। नियोजित पूंजी क्रमानुगत वर्षों के शुद्ध अचल परिसंपत्तियों का सन्मान है।
- (vi). वर्ष 2012-13 से 2015-16 वर्षों के दौरान सकल खण्ड में क्रमशः ₹ 10578.41 लाख, ₹ 11599.00 लाख, ₹ 5170.00 लाख और 5950.00 लाख वृद्धियाँ प्रस्तावित हैं।
- (vii). पतन ने, 1978/1979 में स्थापित संपूर्ण यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) का ₹ 361 करोड़ की कुल लागत पर चरणबद्ध रूप से पुनरुद्धार करने का निर्णय लिया है। योजना व्यय का प्रक्षेपण, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के तीन वर्षों के दौरान क्रमशः ₹ 148 करोड़, ₹ 183 करोड़, ₹ 219 करोड़ किया गया है। जैसाकि पूंजीगत योजना को वित्तपोषित करने के लिए आंतरिक स्रोत पर्याप्त नहीं हैं, (पूँजीगत) आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पतन को ऋण प्राप्त करना होगा।
- (viii). पोल संबंधी प्रभारों के परिकलन में प्रति अम डॉलर की विनिमय दर ₹ 52/- पर विचार की गई है।
- (ix). एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत समेकित आय और लागत विवरणी में दर्शाई गई अनुमानित गितीय / लागत संतिसियां, प्रस्तावित वृद्धि सूचित करते हुए, नीचे संक्षेप में दी गई हैं।

क्र. सं.	गतिविधियाँ / उप-गतिविधियाँ	अधिलेख / घटा 2012-13		अधिलेख / घटा 2013-14		अधिलेख/घटा 2014-15		अधिलेख/घटा 2015-16		2013-14 से 2015-16 के लिए कुल अधिलेख/ घटा		औसत %	प्रस्तावित भुक्त संतोषन
		(₹ लाखों में)	आय व %	(₹ लाखों में)	आय व %	(₹ लाखों में)	आय व %	(₹ लाखों में)	आय व %	(₹ लाखों में)	आय व %		
1	पतन रुग्ण रूप से	-8100.73	- 23.77%	-10547.73	- 29.61%	-11476.46	- 30.32%	-12637.72	- 32.33%	- 34661.91	- 30.82%		
2	अवर्त / कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि	-5174.85	- 0.29%	-6753.19	- 0.37%	-7964.52	- 0.43%	-9758.29	- 0.51%	- 24476.00	- 0.44%		
	(i) अयस्क प्रहस्तन गतिविधि	- 6129.28	- 52.75%	- 7304.93	- 63.26%	- 8456.57	- 71.18%	- 10071.15	- 82.44%	- 35832.65	- 72.29%		40% वृद्धि
	(क) एमओएचपी	-9281.53	-109.61%	-10348.59	- 121.71%	- 11583.14	- 132.48%	- 13296.12	- 147.87%	- 35233.85	- 134.02%		
	(ख) स्ट्रैप में अयस्क	3152.25	100%	3043.66	100%	3132.57	100%	3224.97	100%	9401.20	100%		
	(i) सामान्य वर्गी	-826.48	-60.99%	-1320.35	-93.71%	-1401.30	-96.93%	-1428.39	-96.40%	4150.04	-96%		40% वृद्धि
	(ii) भंडारण	-81.99	-48.60%	-76.76	-45.39%	-70.60	-41.65%	-68.51	-40.32%	- 215.87	-42%		40% वृद्धि
	(iv) पीओएस	236.51	27.32%	261.73	29.32%	291.28	31.67%	312.81	33.03%	865.82	31%		कोई वृद्धि नहीं
	(v) सीएचए लकी	1626.34	39.70%	1687.11	35.78%	1672.66	39.08%	1496.94	35.69%	6856.01	38%		कोई वृद्धि नहीं
3	पोल संबंधी गतिविधि	-4416.60	-0.41%	-5387.94	-0.48%	-5961.09	-0.51%	-6146.14	-0.51%	- 17495.17	-50%		
	(i) बॉयिंग एवं मॉलिंग	730.20	15.27%	62.81	1.22%	115.04	2.26%	156.44	3.05%	334.29	2%		कोई वृद्धि नहीं
	(ii) पॉइन्ट ज एवं टोडिंग	-2838.83	-72.21%	-3242.33	-75.60%	-3728.15	-82.12%	-3924.20	-83.58%	- 10894.68	-80%		50% वृद्धि
	(iii) पतन सेवाएँ	-1859.63	-106.07%	-1798.42	-95.86%	-1918.01	-96.45%	-1927.76	-93.66%	- 5644.19	-95%		
	(iv) जल	-388.33	-301.03%	-409.99	-317.82%	-429.99	-333.32%	-450.63	-349.32%	- 1290.61	-333%		

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
4	एलए	2144.97	51.62X	2203.56	44.92X	3076.62	52.25X	3933.68	58.08X	5213.86	52X
5	इस्टेट	-654.22	-57.63X	-610.17	-49.24X	-627.47	-49.29X	-666.98	-51.22X	1904.62	-50X

- (x). लागत वियरणी में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के अनुसार आवश्यक दर संशोधन की मात्रा और प्रस्तावित संशोधन निम्नप्रकार है:

क्र.सं.	गतिविधियाँ / उप-गतिविधियाँ	आवश्यक %	प्रस्तावित %
(i).	अयस्क प्रहस्तन (एमओएचपी/स्ट्रीम)	72	40
(ii).	सामान्य कार्गो	96	40
(iii).	भंडारण	42	40
(iv).	पाइलाटेज एवं टोवेज	80	50
(v).	पतन सेवाएँ	95	50
(vi).	जल आपूर्ति	333	50

- (xi). पीओएल और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि जैसी उप-गतिविधियाँ स्वयं-पोषक हैं और अधिशेष में हैं और इसलिए संशोधन हेतु प्रस्ताव नहीं दिया गया है।

मुख्य गतिविधि नौवहन हेतु पतन एवं डॉक प्रभार 50% तक घाटे में हैं। उप-गतिविधियों में एक दूसरे की वित्त सहायता की जासकती है और रुपये के मूल्य में प्रत्याशित वृद्धि के साथ साथ व्यापार जगत की क्षमता पर विचार भी करते हुए पाइलाटेज एवं टोवेज, पतन सेवाओं और जल आपूर्ति की प्रचलित दर में 50% की वृद्धि प्रस्तावित है। बर्थिंग गतिविधि में वृद्धि के लिए प्रस्ताव नहीं रखा गया है क्योंकि वह अधिशेष में है।

- (xii). संपदा किराया गतिविधि (-) 50% तक घाटे में है और एमओपीटी ने संपदा किरायों में 40% वृद्धि के लिए प्रस्ताव दिया है। प्रक्षेपित आय अनुमानित करने हेतु संपदा किरायों के संशोधन हेतु पहले से प्रस्तुत दरों पर विचार किया गया है।

- (xiii). रेल्वे दर में संशोधन टीएमपी के दायरे में नहीं है। प्रचलित दर में वृद्धि हेतु प्रस्ताव नहीं दिया गया क्योंकि यह मुख्य गतिविधि आत्मनिर्भर है।

- (xiv). टीएमपी ने पेंशन लेवी हेतु पिछले प्रस्ताव में 7% की विशिष्ट दर अनुमोदित की है। कर्मचारियों और कुटुंब पेंशनधारकों सहित पेंशनधारकों हेतु पेंशन देयता की बीमांकिक मूल्यांकन भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) द्वारा 31.03.2012 तक ₹ 680 करोड़ तक आंका गया है। 31.03.2012 को पेंशन ट्रस्ट निधि का अधिशेष ₹ 366 करोड़ था। अतएव, पेंशन देयता के अंतर को पूरा करने के लिए 7% की पेंशन लेवी पर्याप्त नहीं है।

इसके अलावा, पतन कर्मचारियों (वर्ग III एवं IV) का वेतन दांचा जनवरी 2012 से संशोधन के लिए देय है। वेतन संशोधन लागू करने के बाद पेंशन देयता में और बढ़त हो जाएगी। अतएव, पेंशन लेवी हेतु 12% विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है।

- (xv). एलआईसी की रिपोर्ट के अनुसार, 31.03.2012 तक, उपदान की कुल देयता, ₹ 52 करोड़ रुपयों के शेष निधि के मुकाबले ₹ 89 करोड़ थी। निवेशों से प्राप्त होने वाले वार्षिक प्रतिलाभ से वार्षिक उपदान भुगतानों को चुकाने के लिए यह पर्याप्त नहीं है। अतएव, प्रक्षेपणाधीन वर्षों के दौरान इस निधि में ₹ 10 करोड़ जमा करने का प्रस्ताव है।

- (xvi). प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुख संशोधन पर निर्णय लेते समय 2006-07 से 2008-09 तक के तीन वर्षों के दौरान ₹ 76 करोड़ और 2009-10 से 2012-13 तक के 4 वर्षों के दौरान ₹ 186 करोड़ के कुल घाटे पर विचार किया जा सकता है।
- (xvii). एमओपीटी ने हाल ही-में विशेष रूप से गैर कार्गो पोतों के प्रहस्तन हेतु, ₹ 101 करोड़ की कुल लागत पर बर्थ सं. 4, ब्रेक-वॉटर (उथले-जल) मील और ब्रेक वॉटर बर्थ का निर्माण र किया है। तदनुसार, दरमान में विदेशगामी पोतों के लिए \$0.0607 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा और तटीय पोतों के लिए ₹ 1.88 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा के बर्थ किराया प्रभार, पोत माप का विचार किए बिना, प्रस्तावित किए गए हैं।
- (xviii). एमओपीटी पर परियोजना कार्गो /यंत्रों का आयात दिख रहा है। चूंकि मौजूदा दरमान में मूल्य-आधारित दर प्रदत्त नहीं की गई है, पतन 'अन्यथा अन्यत्र वर्णित नहीं की गई वस्तु' हेतु प्रदत्त ₹ 30/- प्रति टन का पोतघाट प्रभार वसूल कर रहा है। इसलिए, दरमान के भाग-II के खंड-4 में मूल्यआधारित दरें प्रस्तावित की गई हैं।
- (xix). आनंदयात्रा नौका, छोटी नाव और अन्य क्राफ्टों का निर्यात किया जा रहा है और इन्हे सीमाशुल्क औपचारिकताएं पूरा किए जाने तक लंबे समय के लिए पतन जल-क्षेत्र में खड़ा किया जा रहा है। यह कार्गो/गैर-कार्गो पोतों के प्रचालन में इससे समस्या हो रही है। चूंकि मौजूदा दरमान में कोई प्रावधान उपलब्ध नहीं है, इसलिए कार्गो के रूप में पहुंचने वाली आनंदयात्रा नौकाओं, छोटी नौकाओं और अन्य क्राफ्ट्स पर दरमान में मूल्य-आधारित दरों पर पोतघाट-शुल्क भीड़-भाड़ (कंजेशन) प्रभारों को वसूल करने के लिए प्रस्ताव रखा गया है।
- (xx). सामान्य मौसम के दौरान, यह देखा गया कि एमओपीटी के कुछ सुविधाओं का उपयोग घट रहा है, क्योंकि कुछ निर्यातक, यह कारण बताते हुए कि एमओपीटी पर समय लागत तुलनात्मक नहीं है, अपने प्रचालनों को अन्य पड़ोसी पतनों को ले जाते हैं। तथापि, जब खराब मौसम या अन्य सुविधाएं न मिलवाने के कारण वे मुश्किलों का सामना करते हैं (तब) वही निर्यातक अपने प्रचालन एमओपीटी ले आते हैं। यह (कार्य पद्धति) एमओपीटी के नियमित उपयोगकर्ताओं को कष्ट /असुविधा पहुंचाती है। नियमित उपयोगकर्ताओं और नवीन निर्यातकों के बीच अंतर बनाए के लिए, संबद्ध हितधारकों के साथ सहमति स्थापित की गई है कि 1 जून से 30 सितंबर तक ₹ 50/- प्रति टन की दर से मानसून लेवी वसूल की जाएगी। तदनुसार, दरमान में मानसून लेवी के लिए प्रस्ताव रखा गया है।
- (xxi). वर्तमान में, लंगरगाह में प्रचालन करने वाले पोतों से, कामकाज और बिना-कामकाज के घंटों के लिए, लंगरगाह प्रभारों की वसूली की जा रही है। कामकाज घंटों और बेकार घंटों की निगरानी और संकलन कार्य बोझिल और भारी भरकम पाया गया है और पोतों के बिल्लि को अंतिम रूप देने में देरी भी हो रही है। अतएव, दरमान में यह प्रस्ताव रखा गया है कि पोतों के बेकार अथवा कामकाज घंटों का विचार किए बिना, लंगरगाह प्रभारों को समान रूप से प्रभारित किया जाए। बेकार लंगरगाह प्रभारों को निकाल देने के लिए प्रस्ताव किया गया है।
- (xxii). वर्तमान में, बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो का प्रहस्तन शिप गियर्स के जरिये किया जा रहा है, जिसके कारण इन बर्थों का श्रृष्ट तुलनात्मक रूप से कम हुआ है। अतएव, यह निर्णय लिया गया है कि बर्थ सं. 10 और 11 पर निर्यात / आयात कार्गो प्रहस्तन हेतु 100 एमटी हार्वर मोबाइल क्रेन प्राप्त की जाए। 2008 मार्गदर्शियों के अनुरूप मानदण्डों पर विचार करते हुए, शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु एचएमसी के किराया प्रभार, क्रमशः ₹ 48.58 प्रति टन, ₹ 101.20 प्रति टन और ₹ 161.93 प्रति टन तक परिकल्पित किये गए हैं।

(xxiii). एमओपीटी ने प्रचालन आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु और साथ ही फैले पैराग्राफों में वर्णित प्रस्तावित संशोधनों को शामिल करने के लिए, अपने दरमान और शर्तों की अनुसूची में संशोधन हेतु प्रस्ताव रखा है।

3.2. एमओपीटी ने बाद में दिनांक 27 जुलाई 2012 के अपने पत्र के माध्यम से एमओपीटी प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने वाली दिनांक 11 जुलाई 2012 अपने बोर्ड की बैठक की बोर्ड-कार्यसूची, बैठक की कार्यवही और बोर्ड के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत की है।

3.3. एमओपीटी ने, ऊपर कथित दस्तावेजों को भेजते हुए, पतन के प्रस्ताव पर एक न्यासी (ट्रस्टी) द्वारा की गई टिप्पणियों टीएमपी को अवलोकन के लिए भेज दी हैं। बोर्ड बैठक की कार्यवाही यह बयान करती है कि न्यासी (ट्रस्टी) द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर प्राधिकरण निर्णय ले सकता है। 12 अक्टूबर 2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि न्यासी (ट्रस्टी) द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपना जवाब दे। एमओपीटी ने दिनांक 2 नवंबर 2012 के अपने पत्र के माध्यम से अपना जवाब प्रस्तुत किया है। न्यासी (ट्रस्टी) द्वारा उठाए गए बिन्दु और एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तदनुरूप जवाब संक्षेप में नीचे तालिका में दिया गया है:

क्र.सं.	न्यासी द्वारा उठाए गए बिन्दु	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i).	कुल आय और व्यय आकड़ों का मेल-मिलाप तुलन पत्र आकड़ों से / बजट अनुमानों से नहीं हो रहा है इनका परस्पर मिलान करने की आवश्यकता है।	महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएमपी) द्वारा जारी किए गए 2005 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3. के अनुसार, भूस्वामी पतन, पतन को प्राप्त होने वाली राजस्व हिस्सेदारी / रॉयल्टी, पतन की द्वांचागत संरचना सुविधाओं के निर्माण और / अथवा आधुनिकीकरण के उद्देश्य के लिए एक एस्क्रो खाते में जमा जरूर होगी। वर्ष 2011-12 के दौरान, पतन ने निजी टर्मिनल प्रचालक अर्थात् मेसर्स एसडब्ल्यूपीएल, से रॉयल्टी के रूप में ₹ 14.2 करोड़ प्राप्त किया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार यह राशि प्रचालन आय का भाग नहीं है। सामान्य निधि निवेशों पर प्राप्त ब्याज और एस्क्रो खाते के अंतर्गत अभिजापित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में शामिल नहीं किये गये हैं (दस्तावेज संलग्न है)
(ii).	हालाँकि कार्यसूची में यह सूचित किया गया है कि मेसर्स साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) और मेसर्स अडानी मुर्गाव पतन टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एमपीटीपीएल) द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात समेत अपेक्षित यातायात के आधार पर प्रचालन आय प्रक्षेपित की गई है, किंतु ऐसा लगता है कि पतन को इन सुविधाओं से, पीपीपी एग्रीमेंट के अंतर्गत, राजस्व हिस्सेदारी	जैसाकि ऊपर बताया गया है, दरमान के लिए संशोधन प्रस्ताव में प्रचालन आय से मेसर्स एसडब्ल्यूपीएल और मेसर्स एएमपीटीपीएल से प्राप्त होनेवाली रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी निकाल दी गई है।

	के रूप में प्राप्त होने वाली आय शामिल नहीं की गई है।	
(iii).	<p>संबद्ध अवधि के लिए लोडिंग पद्धति व्यौर सहित यातायात प्रक्षेपण नहीं दिये गए हैं।</p> <p>यह नोट किया जाए कि एमओएचपी की मरम्मत की जाने के बाद, प्रहस्तन परिमाण और अतएव राजस्व में वृद्धि अपेक्षित है अथवा अन्यथा इसकी क्षमता का कम उपयोग होगी जो अनुमेय आरओसीई को कम कर देगी।</p> <p>इसके अलावा, जान पड़ता है कि एएमपीटीपीएल बर्थ पर रुकने के लिए अपेक्षित पोतों के कारण यातायात में आने वाली वृद्धि का प्रक्षेपण नहीं किया गया है।</p>	<p>भिन्न पद्धतियों के अंतर्गत प्रहस्तित यातायात की व्यौर, निजी प्रचालकों (द्वारा किया गया प्रहस्तन) शामिल करते हुए प्रस्तुत की गई है।</p> <p>एमओएचपी पर प्रहस्तन गतिविधियों के संबंध में, यह बताया गया है कि परामर्शदाता ने स्थापित क्षमता की 70% निर्धारित क्षमता तक ही संयंत्रण को प्रचलित करने हेतु सलाह दी है और इसलिए, एमओएचपी की मरम्मत किए जाने के बावजूद, संयंत्रण अपनी 100% स्थापित क्षमता नहीं प्राप्त कर सकेगी। यातायात अनुमान और उस पर निर्भर राजस्व निर्माण का प्रक्षेपण यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति और अपेक्षित वृद्धि के आधार पर किया गया है।</p> <p>एएमपीटीपीएल बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों से प्राप्त होने वाली पोत संबंधित आय, पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत लेखबद्ध की गई है।</p>
(iv).	निवेशित पूंजी में अभिवृद्धियों की सूची, उसके वर्गीकरण और नियोजित पूंजी का परिकलन और उस पर प्रतिलाभ के साथ साथ, उपलब्ध करना आवश्यक होगी।	नियोजित पूंजी के साथ साथ पूंजीगत परिसंपत्तियों में वर्षानुसार अभिवृद्धि, उपगतिविधि-वारी, प्रस्तुत किया गया है।
(v).	<p>एमओएचपी छोड़कर अयस्क प्रहस्तन, पीओएल, सीएचएलडी, बी&एम, संपदा और रेल्वे गतिविधियों हेतु प्रपत्र 5ए(iii) में लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की गई।</p> <p>इसके अलावा, प्रपत्र 5ए (iii) में पीपीपी आधार पर प्रचालित एसडब्ल्यूपीएल और एएमपीटीपीएल सुविधाओं को भी, इन सुविधाओं के लिए व्यवस्थापन और सामान्य ऊपरीव्ययों को समानुपात हिस्सेदारी में विभाजित करते हुए, दर्शाना इसलिए चाहिए कि वे पतन के सड़क, सुरक्षा, हाता दीवार जैसी सुविधाओं का लाभ उठाते हैं।</p> <p>उथले जल (ब्रेक-वॉटर) स्थित नवीन बर्थ जैसे सुविधायों से प्राप्त होने वाली राजस्व पर, जिसमें पतन ने पूंजी निवेशन किया है, आय में और उसके लिए तैयार किए जाने वाले प्रपत्र 5ए (iii) में विचार किया जाना चाहिए।</p>	<p>अनुरोध के मुताबिक, एमओएचपी छोड़कर अयस्क प्रहस्तन, पीओएल, सीएचएलडी, बर्थिंग एवं भूरिंग, संपदा और रेल्वे गतिविधियों हेतु प्रपत्र 5ए(iii) लागत विवरणी प्रस्तुत की गई है। इन मुख्य गतिविधियों / उप-गतिविधियों की लागत विवरणी बोर्ड कार्यसूची के संलग्न में प्रस्तुत नहीं की गई हैं क्योंकि इन गतिविधियों के अंतर्गत संशोधन हेतु प्रस्ताव नहीं रखा गया था। बीओओटी / पीपीपी प्रचालकों के लिए रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी रियायत करार के अनुरूप लागू होगी। इसलिए, माननीय ट्रस्टी द्वारा व्यवस्थापन और सामान्य ऊपरीव्यय आवंटित करने हेतु दिया गया सुझाव अनुचित मालूम पड़ता है।</p> <p>नव निर्मित सुविधाएं "उथले-जल बर्थ" के जरिए अपेक्षित राजस्व उत्पादन पर प्रस्ताव में विचार किया गया है। तथापि, राजस्व में निरंतर वृद्धि होगी क्योंकि बर्थ सं. 10 एवं 11</p>

		पर ठहराया जाने वाले पोर्तों को उथले-जल बर्थ पर स्थानांतरित किया जाएगा।
(vi).	“प्रचालन व्यय” के अंतर्गत शीर्ष “अन्य” प्रचालन व्ययों में 20% तक एक मुख्य शीर्ष बनता है। अतिरिक्त स्पष्टीकरण के बिना इस (शीर्ष) का स्वभाव समझना कठिन है और जिसके लिए व्यय शीर्ष के प्रासंगिक विवरण प्रस्तुत करना होगा। यह सुझाव देना उचित होगा कि इस शीर्ष के अंदर शामिल किए गए मुख्य मदों को पृथक शीर्ष के रूप में अलग किया जाए।	2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए “अन्य” शीर्ष के अंतर्गत प्रचालन व्यय का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।
(vii).	वैसाही, व्यवस्थापन एवं सामान्य ऊपरीव्यय, व्यय में एक मुख्य मद है और उप-शीर्षों में विभाजित करना आवश्यक है ताकि (इन्हे) समझा जा सके और भविष्य में वृद्धि प्रवृत्ति का प्रक्षेपण किया जा सके।	यह नोट किया जाए कि वो लागत जो किसी एक मुख्य गतिविधि / उप-गतिविधि से जुड़ी न हो और सभी गतिविधियों से जुड़ी हो उन्हें व्यवस्थापन एवं सामान्य (एम&जी) उपरीव्यय के अंतर्गत समाविष्ट की गई है। मुख्य उप-गतिविधि की विशिष्ट लागत पहले ही क्रमानुगत शीर्षों के अंतर्गत आवंटित की गई है। तथापि, एम एवं जी के ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।
(viii).	पतन ने बयान किया है कि प्रस्तावित दरमान में प्रचालन पहलुओं हेतु प्रासंगिक कुछ बदलाव प्रस्तुत किया गया है। कृपया बदलावों को अवलोकन के लिए अलग से सूचित करे अन्यथा उन्हें आसानीसे पहचानना कठिन होगा। उन (बदलावों) के लिए कारण भी उल्लेख किया जाए।	प्रचलित दरमान में प्रस्तावित परिवर्धन / निष्कासन, करणों के साथ प्रस्तुत किए गए हैं।
(ix).	सिद्धांत के तौर पर, यह कहा जा सकता है कि गैर-नियमित उपयोक्ताओं / नवीन निर्यातकों हेतु प्रस्तावित मॉनसून लेवी ₹ 50/- प्रति टन को दरमान में शामिल नहीं की जा सकती है क्योंकि फिलहाल विशिष्ट रूप से बरसात में लोडिंग की मांग कम है। इस प्रकार पतन द्वारा वसूल की जाने वाली लेवियाँ दरमान को जटिल बना देगी। वे संभाव्य उपभोक्ताओं को पीव से भर देंगे (rankle) और हतोत्साह भी कर सकते हैं अतः पतन का अर्जन पर प्रतिकूल प्रभाव दिखा सकते हैं। चूंकि पतन हेतु अधिदेश व्यापार को बढ़ावा देना है, इस प्रकार की लेवी व्यापार की लागत बढ़ा देगी और असाधारण रूप से अधिक दर वसूल करते हुए उपयोक्ताओं के बीच भेदभाव दिखाने के लिए विचार नहीं किया जा सकता है। (इसके अलावा “अनियमित उपयोक्ता/ नवीन निर्यातक” शब्द की	जहाँ तक दरमान में मॉनसून लेवी शामिल करने के लिए किया गया प्रस्ताव का संबंध है, यह कहा गया है कि पतन ने व्यापार की बहुत पुरानी मांग पर विचार करते हुए मूरिंग डॉलफिस का निर्माण किया था। तथापि हमें अनुभव हुआ कि सामान्य मौसम के दौरान मूरिंग डॉलफिस निरूपयोग पड़े रहते हैं क्योंकि व्यापार अपने कार्गो पंजिम पतन के ओर लेजाते हैं और केवल बारिश के समय सुरक्षा करणों से हमारे पतन में दौड़ आते हैं। इसके कारण, बारिश में हमारे नियमित उपयोक्ता उनके कार्गो हमारे पतन पर प्रहस्तित की जाने की सुविधा से वंचित हैं। अतएव, 1 जून से 30 सितंबर तक गैर-नियमित उपयोक्ताओं / नवीन निर्यातकों पर मॉनसून लेवी (लागू करने के लिए) प्रस्तव रखा गया है।

	पारिभाषा भी नहीं दी गई है।)	
(x).	जहाँ तक पेंशन लेवी को 12% तक बढ़ाने के लिए पतन द्वारा रखा गया प्रस्ताव का संबंध है, यह ध्यान में रखा जाए कि उस समय से, जब टीएएमपी ने पतन प्रभारों पर 7% की पेंशन लेवी लागू करने के लिए अनुमोदन दिया था, 31.03.2012 तक, ₹ 680 करोड़ की पतन देयता के विरुद्ध (जैसाकि कार्यसूची उल्लेख किया गया है) पेंशन कायिक (corpus) निधि में ₹ 366 करोड़ तक इकट्ठा की गई है। चूंकि टीएएमपी ने इसके पहले निर्णय लिया है कि पेंशन देयता लंबी अवधि की है और इसे कम समय में पूरा करना आवश्यक नहीं है, इसलिए आनेवाले समय में संचित जमा राशि पर प्राप्त होने वाले ब्याज और आगामी वर्षों में 7% पेंशन लेवी वसूली के जरिए निधि में होने वाली वृद्धि भविष्य (पेंशन) देयता को पूरा करने के लिए पर्याप्त होगी। पतन अपनी लंबी अवधि की देयता पूरा करने के प्रसंग में, मानले 10-15 वर्षों हेतु, एक विस्तृत परिकलन दे सकता है।	पेंशन लेवी में 12% तक प्रस्तावित वृद्धि के संदर्भ में, यह बताया गया है कि 31/03/2012 तक ₹ 315.31 करोड़ की कमी है। वेतन एवं वीडीए में बढ़ोतरी के कारण प्रति वर्ष देयता वृद्धि हो रही है। इसके आगे, वर्ग III & IV के कर्मचारियों की वेतन वृद्धि के साथ साथ, जो 01/01/2012 से बाकी है, अंतर और बढ़ जाएगी। आने वाले 10 से 15 वर्षों के लिए पेंशन देयता परिमाणन करना संभव नहीं है क्योंकि प्रत्येक पांच वर्षों में पतन कर्मचारियों की वेतन ढांचा पैयर्जित हो जाती है और इस निधि हेतु अंशदान उपलब्ध शुद्ध अधिशेष पर आधारित है। वर्ष 2011-12 के लिए पेंशन / विनिमय (commuted) पेंशन की मद में वार्षिक भुगतान ₹ 49.43 करोड़ था। 31/03/2012 तक संचित निधि शेष ₹ 366 करोड़ पर उपार्जित ब्याज निरंतर बढ़नेवाली पेंशन देयता का भुगतान करने के लिए पर्याप्त नहीं है। अतएव, पेंशन लेवी को 7% के विरुद्ध 12% तक संशोधित करने के लिए प्रस्ताव किया गया है ताकि पेंशन निधि का कायिक निर्माण किया जा सके।
(xi).	उपदान निधि के मामले में भी, किसी अनुदान को विस्तृत परिकलनों के साथ न्यायोचित ठहरना पतन हेतु आवश्यक है ताकि 10-15 वर्षों की देयता पूरा किया जा सके।	इसी प्रकार, 31/03/2012 तक उपदान निधि में ₹ 37.67 करोड़ की कमी है। वेतन एवं वीडीए में वृद्धि के अनुसार देयता में भी बढ़ोतरी होती है। वेतन संशोधन के कारण इस में अधिक वृद्धि हो सकती है। निधि के निवेशों से उत्पन्न होने वाले ब्याज उपदान ढांचों के भुगतान हेतु पर्याप्त नहीं है। इस कमी को पूरा करने के लिए, पतन निधि से धन निकाल कर उपदान का भुगतान कर रहा है।
(xii).	हाल ही में पतन पेंशन ट्रस्ट निधि हेतु ₹ 26-27 करोड़ वार्षिक अनुदान दे रहा है, जो वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई) में दर्शाया गया है। इस राशि को पतन द्वारा उत्पादित अधिशेष के जरिए किया गया भुगतान के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए और शुद्ध घाटा और उसका प्रतिसन्तुलन हेतु आवश्यक प्रशुल्क परिकलन के समय शुद्ध एफएमई से निकाल देनी चाहिए।	पैरा 12 हेतु स्पष्टीकरण ऊपर पैरा 10 पर दिया गया है।

4.1. प्रदत्त प्रामांश प्रक्रिया के अनुरूप, एमओपीटी से प्राप्त दिनांक 29 जून 2012 के प्रस्ताव को, उनकी टिप्पणियाँ मंगते हुए, संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों को परिचालित किया गया

था। उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमओपीटी को भेज दी गई थी। एमओपीटी ने उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दी।

4.2. इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन और गोवा मिनरल्स ओर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ने दिनांक 22 नवंबर 2012 और 28 नवंबर 2012 के अपने पत्रों के माध्यम से एमओपीटी द्वारा बताए गए बिन्दुओं पर अतिरिक्त टिप्पणियाँ प्रस्तुत किया है। आमतौर पर वे अपनी पुरानी प्रस्तुतियाँ दोहराया है।

5. प्रस्ताव का प्रारंभिक छानबीन के आधार पर, एमओपीटी से दिनांक 18 सितंबर 2012 के हमारे पत्र के जरिए कुछ बिन्दुओं पर जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के उपरांत, दिनांक 14 नवंबर 2012 के अपने पत्र के जरिए उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए प्रश्नों और एमओपीटी जवाब का सारांश इस आदेश के अनुवर्ती भाग में दिया गया है।

6.1. इस प्रकरण में एमओपीटी के प्रांगण में 12 अक्टूबर 2012 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक पावर प्वाइंट प्रदर्शन दिया है। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता निकायों ने अपनी अपनी प्रस्तुतियाँ की है।

6.2. संयुक्त सुनवाई में जीएमओईए ने एमओपीटी के प्रस्ताव पर अपना दृष्टिकोण बताते हुए एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रदर्शन दिया है।

7.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्णय लिया गया है, एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि निम्नलिखित बिन्दुओं पर, जो दिनांक 17 अक्टूबर 2012 के हमारे पत्र के जरिए एमओपीटी को सूचित किए गए थे, कार्रवाई करे / अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे:

(i). वित्त वर्ष 2012-13 के पहले छः महीनों के, वास्तविकों के आधार पर, तीन सप्ताहों के भीतर, एमओपीटी संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे। साथ ही, अपने संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति उपयोगकर्ता संगठनों को भेज दे ताकि उन्हें संशोधित प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करना संभव हो सके। उपयोगकर्ताओं को भी यह सलाह दी गई थी कि दो सप्ताहों के भीतर वे अपनी टिप्पणियों को टीएमपी और एमओपीटी को एक साथ भेजे।

(ii). एमओपीटी ने 2013-14 से 2015-16 तक के प्रशुल्क चक्र के दौरान पूंजीगत और अनुरक्षण निकर्षण, दो अतिरिक्त मूरिंग डॉलफिस प्रारंभ करना, बर्थ सं. 9 का पुनर्निर्माण और एक 100 टन एचएमसी को तैनात करने के लिए विचार कर रहा है। मालूम पड़ता है कि अदानी मुर्गाव पत्तन टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड भी एमओपीटी के अगले प्रशुल्क चक्र दौरान पीपीपी बर्थ प्रारंभ कर सकता है जिसके कारण पीपीटी बर्थ पर अतिरिक्त पोत यातायात आ सकता है। यह जानपड़ता है कि एमओपीटी ने उथले-जल (ब्रेक-वॉटर) पर पर्यटन पोतों और अन्य पोतों द्वारा उपयोग किए जाने के लिए एक नवीन बर्थ का निर्माण किया है। यह भी मालूम होता है कि एमओपीटी बर्थ सं. 4 और उथले-जल मोल पर गैर-कार्गो पोतों का प्रहस्तन कर सकता है। अतएव, एमओपीटी, अपने प्रस्ताव में संशोधन करते समय, अपनी विकास योजनाओं पर ध्यान देते हुए अपने यातायात और आय अनुमानों की समीक्षा करें।

(iii). संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी के प्रस्ताव पर मुर्गाव शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए) से प्राप्त लिखित टिप्पणियों के संदर्भ में (एमओपीटी को भेज दिया गया है), पत्तन से अनुरोध किया गया

था कि मुर्गाव शिप एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत लिखित टिप्पणियाँ पर अपनी टिप्पणियाँ, यदि कोई हो तो, प्रस्तुत करे।

- (iv). जीएमओईए एवं आईएनएसए की टिप्पणियों पर संकेंद्रित ढंग से अपने विशिष्ट जवाब प्रस्तुत करे। साथ ही, जीएमओईए के टिप्पणियों पर एमओपीटी के जवाब की एक प्रति जीएमओईए को अग्रेषित करे ताकि वे अपने दृष्टिकोण अद्यतन करा सके।
- (v). दिनांक 18 सितंबर 2012 के हमारे समसंख्या पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर पतन की प्रतिक्रिया, जैसाकि संयुक्त सुनवाई के दौरान इसके द्वारा स्वीकार किया गया है, दो दिन के भीतर प्रस्तुत करे।
- (vi). एक ट्रस्टी द्वारा उठाए गए मुद्दों पर इसका जवाब प्रस्तुत करे।

7.2. चूंकि एमओपीटी से कोई जवाब नहीं आया है, दिनांक 8 नवंबर 2012 के हमारे पत्र के माध्यम एक अनुस्मारक जारी किया गया था।

8. संयुक्त सुनवाई में एमएसएए द्वारा दी गई प्रस्तुतियों के संदर्भ में, जिसकी एक प्रति एमओपीटी को अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करने के लिए भेज दी गई थी, एमओपीटी ने दिनांक 7 नवंबर 2012 के अपने पत्र माध्यम से अपना जवाब प्रस्तुत किया है।

9. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है, एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि दिनांक 18 सितंबर 2012 के हमारे पत्र के माध्यम से उठाए गए प्रश्नों पर वे अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करे। बाद में, एमओपीटी ने दिनांक 15 मई 2012 के ई-मेल, दिनांक 16 मई 2013 के फैक्स, दिनांक 20 मई 2013 के ई-मेल, दिनांक 23 मई 2013 के फैक्स, दिनांक 31 मई 2013 के ई-मेल, दिनांक 5 जून 2013 के ई-मेल और दिनांक 7 जून 2013 के फैक्स के जरिए अधिक अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और विभिन्न पत्रों के जरिए पतन द्वारा प्रस्तुत जवाब का सारसंक्षेप नीचे तालिका में दिया गया है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी की प्रतिक्रिया
(ए).	सामान्य	
(i).	प्रपत्र सं. 1 में क्रं. सं. 3 पर एमओपीटी ने बताया है कि इसकी मूल्यांकन रणनीति लागत आधारित है। एमओपीटी, इकाई दर पर उत्पादनता में अपक्षित सुधारण का प्रभाव पर स्पष्ट उल्लेख प्रस्तुत करे।	एमओपीटी के पास विपणि आधारित और लागत आधारित रणनीति है। एमओपीटी ने संशोधित प्रपत्र सं. 1 प्रस्तुत किया है।
(ii).	जैसाकि प्रपत्र -1 के क्रं. सं. 4 के अंतर्गत आवश्यक है, एमओपीटी प्रचलित दरमान और प्रस्तावित दरमान के एक पृथक तुलनात्मक स्थिति, प्रस्तावित संशोधनों के लिए कारण देते हुए और प्रस्तावित संशोधनों को न्यायोचित ठहराते हुए, प्रस्तुत करें।	एमओपीटी ने प्रचलित दरमान और प्रस्तावित दरमान की प्रतियाँ प्रस्तुत की।
(iii).	एमओपीटी ने दिनांक 29 जून 2012 के सहपत्र (covering letter) में, पोत संबंधी गतिविधियाँ हेतु 50% की वृद्धि मांगी है। तथापि, एमओपीटी द्वारा विशिष्ट उपयोगकर्ताओं	एमओपीटी ने पोत संबंधी गतिविधियों के लिए 50% की वृद्धि मांगी है। संशोधित प्रपत्र सं. 1 के क्रं. सं. 5 पर पोत संबंधी गतिविधियों हेतु 50% की वृद्धि प्रतिबिंबित करने के लिए आवश्यक

	की औसत लागत में आने वाले बदलाव दर्शाते हुए, जैसाकि प्रपत्र 1 के क्र.सं. 5 के अंतर्गत आवश्यक है, प्रस्तुत विवरणी में उपयोगकर्ताओं के पोत संबंधी प्रमारों की बिल कीमत में प्रतिशत वृद्धि 40% तक दर्शाई गई है। इस संदर्भ में, एमओपीटी कथित भिन्नता हेतु कारण पर विवरण दे।	बदलाव किए गए हैं।		
(iv).	2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करती है कि प्रशुल्क और उत्पादनता के तलचिह्न स्तरों के बीच तालमेल होना चाहिए। इस संदर्भ में, एमओपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वर्तमान प्रदर्शन और उत्पादन वृद्धि कार्यवाही के लक्षित उद्देश्य के बारे में विवरण, जैसाकि प्रपत्र -1 के क्र.सं. 6 के अंतर्गत आवश्यक है, प्रस्तुत करें। प्रशुल्क मर्दों के नियंत्रण हेतु, यथाशर्तानुसार, दरमान में उत्पादन की स्तर पर, इस प्रकार की वैचमार्क तलचिह्न शामिल किया जाए।	अक्टूबर 2012 तक के वर्तमान प्रदर्शन और 2012-13 हेतु लक्षित उद्देश्य निम्नप्रकार है: <table><tr><td><u>सितंबर 2012 तक</u> <u>प्रहस्तित यातायात</u> 126. 6 लाख टन</td><td><u>लक्ष्य</u> <u>2012-13</u> 440.0 लाख टन</td></tr></table> तथापि, गोवा में लौह अयस्क खनन की प्रचलित स्थिति पर ध्यान देते हुए, लक्ष्य संशोधित किया गया है।	<u>सितंबर 2012 तक</u> <u>प्रहस्तित यातायात</u> 126. 6 लाख टन	<u>लक्ष्य</u> <u>2012-13</u> 440.0 लाख टन
<u>सितंबर 2012 तक</u> <u>प्रहस्तित यातायात</u> 126. 6 लाख टन	<u>लक्ष्य</u> <u>2012-13</u> 440.0 लाख टन			
(v).	कथित प्रस्ताव हेतु एमओपीटी न्यासी मण्डल द्वारा दी गई अनुमति की एक प्रति प्रस्तुत करें।	एमओपीटी के न्यासी मण्डल द्वारा प्रस्ताव को दी गई अनुमति की एक प्रति दिनांक 27/07/2012 के हमारे समसंख्य पत्र 48 के जरिए प्रस्तुत की गई थी। पत्तन ने अनुमति की एक प्रति दोबारा प्रस्तुत किया है।		
(बी).	<u>वास्तविकताओं के मुकाबले इसके पहले प्रस्तुत किए गए अनुमानों की तुलना:</u>			
	इस प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर, प्रचलित प्रशुल्क की निर्धारण समय पर, किए गए अनुमान पर विशाव रखते हुए, वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अंतर्गत समीक्षा करने के लिए अपेक्षा करता है। इस संदर्भ में और एमओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रपत्र - 7 के प्रसंग में, एमओपीटी स्पष्टीकरण दे / निम्नलिखित प्रस्तुत करें:			
(i).	प्रपत्र - 7 में, एमओपीटी ने 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के अनुमानों की तुलना क्रमानुगत अवधि के वास्तविकों से साथ किया। जैसाकि मई 2010 के आदेश के पैराग्राफ 14(ii) में कहा गया है, एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकों को क्रमानुगत अवधि के अनुमानों की तुलना हेतु सही ढंग से शामिल किया है। फिर भी, याद रहे कि	एमओपीटी ने अप्रैल 2012 से सितंबर 2012 तक की अवधि शामिल करते हुए संशोधित प्रपत्र -7 प्रस्तुत किया है।		

	2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रशुल्क निर्धारण कथित वर्षों के अनुमानों पर विश्वास करते हुए किया गया है। अतएव, मई 2010 के आदेश में विधाय रखे गए वर्ष 2012-13 के अनुमानों की तुलना कथित अवधि के वास्तविक / अनुमानों से की जाना आवश्यक है। उपरोक्त पर गौर करते हुए, एमओपीटी वर्ष 2012-13 की तुलना भी शामिल करते हुए प्रपत्र - 7 को संशोधित करे। इस संदर्भ में, एमओपीटी निम्नलिखित भी प्रस्तुत करे:							
	(क). अप्रैल 2012 से अगस्त 2012 तक की अवधि के लिए वास्तविक।							
	(ख). वर्ष 2012-13 के लिए संशोधित अनुमान.							
	(ग). 2013-14 और 2014-15 वर्षों के लिए बजट अनुमान							
(ii).	जैसाकि मई 2010 के अदेश के पैराग्राफ सं. 14 (xvi)(ग) में उल्लेख किया गया है, एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि पेंशन निधि हेतु पृथक लेखा बनाइए और अगले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान छानबीन हेतु लेखा परीक्षण विवरण प्रस्तुत करे। इस संदर्भ में, अपने प्रस्ताव में यह बयान के सिवाय कि कुटुंब पेंशन धारकों सहित कर्मचारियों और पेंशनरों हेतु पेंशन देयता की बीमांकिक मूल्यांकन 31.03.2012 तक एलआईसी द्वारा ₹ 680 करोड़ तक परिकलित की गई है और 31.03.2012 तक पेंशन निधि का अधिशेष ₹ 366 करोड़ है, एमओपीटी ने पेंशन निधि के लेखापरीक्षण विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। एमओपीटी 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए पेंशन निधि की लेखापरीक्षित लेखा प्रस्तुत करे।	<p>(क). पेंशन निधि के तुलन पत्र और प्राप्ति एवं भुगतान खाता पतन के वार्षिक लेखाजोखा में शामिल किए जाते हैं। प्रत्येक वर्ष इनका लेखापरीक्षण सी&एजी द्वारा किया जाता है। वार्षिक लेखाजोखा की प्रतियाँ प्रत्येक वर्ष टीएएमपी को भेजे जाते हैं। 2011-12 के वार्षिक लेखाजोखा पर लेखापरीक्षण की टिप्पणियों की प्रासंगिक उद्धरण, जहां तक पेंशन निधि हेतु अल्प अनुदान का संबंध है, प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>(ख). बाद में, पतन दिनांक 20 मई 2013 के अपने ई-मेल के माध्यम अनुरोध किया है कि पेंशन निधि देयता की अद्यतित बीमांकिक मूल्यांकन और 31 मार्च 2013 तक निर्धारित पेंशन निधि शेष पर, जो नीचे दिया गया है, विचार करे:</p> <p style="text-align: right;">₹. करोड़ों में</p> <table><tr><td>31 मार्च 2013 तक बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि देयता</td><td>996.26</td></tr><tr><td>31 मार्च 2013 पर पेंशन निधि का निर्धारित शेष</td><td>414.00</td></tr><tr><td>पेंशन निधि में कमी</td><td>582.26</td></tr></table> <p>इस संदर्भ में पतन ने 31 मार्च 2013 तक एलआईसी के बीमांकिक मूल्यांकन रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की।</p>	31 मार्च 2013 तक बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि देयता	996.26	31 मार्च 2013 पर पेंशन निधि का निर्धारित शेष	414.00	पेंशन निधि में कमी	582.26
31 मार्च 2013 तक बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि देयता	996.26							
31 मार्च 2013 पर पेंशन निधि का निर्धारित शेष	414.00							
पेंशन निधि में कमी	582.26							

(iii).	वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखा में प्रतिबिंबित अधिशेष / घाटा और तदनु रूप अवधि हेतु लागत विवरणों में प्रतिबिंबित अधिशेष / घाटा के बीच तालमेल लाते हुए एक विवरणी प्रस्तुत करें।	वर्ष 2009-10 के अधिशेष / घाटे को लागत विवरणी में सूचित अधिशेष / घाटे के साथ मेलमिलाप करते हुए एक विवरणी प्रस्ताव के साथ साथ प्रस्तुत की गई थी, जो दोबारा दी जा रही है।
(iv).	वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान कार्गो यातायात की वास्तविक मुख्य मद में 22% तक घटाव के कारण पर, वर्ष 2011-12 के एमओपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 के वास्तविकों पर 5% तक की यातायात वृद्धि प्राप्त करने पर निशाना लगाए जाने के संदर्भ में, विवरण दें।	एमओपीटी एकमेव वस्तु पर आधारित पतन है। लौह अयस्क की यातायात इस पतन पर प्रहस्तित यातायात में 80% तक है। राज्य सरकार ने वर्ष 2011-12 के दौरान लौह अयस्क निकालना / परिवहन पर प्रतिबंध लगाया है, क्योंकि "शाह आयोग" गोवा में वर्ष 2011-12 के अवैध लौह अयस्क खनन मामलों की जांच कर रही थी। वर्ष 2011-12 में लौह अयस्क यातायात वर्ष 2010-11 के 40 एमएमटी से 29 एमएमटी तक कम हो गया है।
(v).	वर्ष 2010-11 और 2011-12 हेतु प्रपत्र 3ए और प्रपत्र 7 में दिये गए आकड़ों के बीच अंतर है। एमओपीटी प्रासंगिक प्रपत्रों का, यथावश्यक, संशोधन करे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि दोनों प्रपत्र समान आकड़े प्रतिबिंबित हो।	वर्ष 2010-11 हेतु प्रपत्र 3ए में दिये गए वास्तविक आकड़ों को शामिल करते हुए प्रपत्र-7 संशोधित किया गया है। वर्ष 2011-12 के वास्तविक आकड़े प्रपत्र 3ए में दिये गए आकड़ों से मेल खा रहे हैं।
(vi).	इस प्राधिकरण मई 2010 के अपने आदेश में 09 जुलाई 2010 से कार्यान्वित करते हुए उस समय एमओपीटी के प्रचलित दरमान में अयस्क प्रहस्तन गतिविधि में 30%, पोत संबंधित गतिविधि में 30% की वृद्धि और विस्फोटकों के भूमि किराया एवं भंडारण प्रभारों में 30% वृद्धि अनुमोदित की थी। अतएव, एमओपीटी 9 जुलाई 2010 से 31 मार्च 2013 की अवधि हेतु उस समय प्रचलित प्रशुल्क की स्तर तक प्रपत्र-7 में दर्शाई गई अनुमानित आय में वृद्धि करे ताकि मई 2010 के आदेश जरिए अनुमोदित वृद्धि को कार्यान्वित की जा सके।	एमओपीटी ने वास्तविक यातायात स्तर पर अनुमानित आय शामिल करते हुए प्रपत्र सं. 7 प्रस्तुत किया है।
(vii).	जैसाकि 2009-10 से 2011-12 वर्षों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी से देखा जा सकता है कि किसी राजस्व प्राप्ति को प्रचालन आय के अंतर्गत विचार नहीं किया गया है। इसका मतलब, पूर्ण राशि एस्को खाते में जमा होनी चाहिए। तथापि, एमओपीटी द्वारा प्रपत्र - 9 में प्रस्तुत विवरण से यह देखा गया है कि एमओपीटी ने 2010-11 और	एमओपीटी ने संशोधित प्रपत्र-9 प्रस्तुत किया है जिसमें इसने एस्को खाते में जमा की गई संपूर्ण राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति पर विचार की है।

	<p>2011-12 वर्षों के दौरान बीओटी प्रचालकों से प्राप्त आय के केवल 50% एस्क्रो खाते में जमा किया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि मई 2010 के आदेश के पैरा 14(xii) में प्रतिबिंबित एस्क्रो खाता विवरणों से देखा गया है कि एमओपीटी द्वारा प्राप्त की जाने वाली संपूर्ण रॉयल्टी राशि एस्क्रो खाते में जमा किए जाने हेतु अनुमानित है। अतएव, एमओपीटी विचाराधीन सभी वर्षों की पूर्ण रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति पर विचार करते हुए, प्रपत्र - 9 का संशोधन करे। इसके आगे, मई 2010 के आदेश के पैरा 14 (xii) में प्रतिबिंबित विवरणों के जरिए वर्ष 2009-10 के परम्पिक जमा राशि जोड़ते हुए, वर्ष 2009-10 के विवरण प्रपत्र - 9 में प्रस्तुत करे।</p>	
(viii).	<p>प्रपत्र-9 में दर्शाई गई एस्क्रो खाते से किए गए निवेश पर उपार्जित ब्याज का परिकलन प्रस्तुत करे।</p>	<p>2009-10 से 2011-12 तक निवेशों पर प्राप्त वास्तविक ब्याज एस्क्रो खाते के अंतर्गत लेखाबद्ध किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए इस खाते से संबंधित उपलब्ध निवेशों पर 9% दर पर ब्याज अनुमानित किया गया है।</p>
(ix).	<p>जैसाकि मई 2010 के आदेश के पैरा 14 (xii) पर एस्क्रो खाता का वर्णन किया गया है, 2009-10 से 2011-12 वर्षों के दौरान एमओपीटी ने ढांचागत संरचना निर्माण हेतु ₹ 977.66 लाख, ₹ 800 लाख और ₹ 4200 लाख की राशि एस्क्रो खाते से उपयोग करने के लिए विचार किया है। तथापि, अब एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण दर्शाते हैं कि एमओपीटी ने वर्ष 2010-11 के दौरान ₹ 1509 लाख खर्च किया है और वर्ष 2011-12 में कोई राशि का उपयोग नहीं की गई है। मई 2010 के आदेश के अनुसार एस्क्रो खाते से निवेश नहीं किए जाने का कारण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>पतन योजना का वित्तपोषण सामान्य रेजर्व से कर रहा है और जब कोई एक विशिष्ट योजना पूरी हो जाती है, तब उस व्यय तक एस्क्रो खाते से राशि वापिस ली जाती है और सामान्य रिजर्व में समायोजित की जाती है। 2011-12 में, कोई योजना पूरी हुई और इसलिए एस्क्रो कहते से राशि निकाली नहीं गई।</p>
(x).	<p>अपनी लागत विवरणी में, 2010-11 और 2011-12 वर्षों के लिए पोत संबंधी प्रभावों से आय के रूप में ₹ 9432.04 लाखों और ₹ 9690.54 लाखों पर एमओपीटी ने विचार किया है। तथापि, क्रमानुगत वर्षों के लिए पोर्ट & डॉक सुविधा से प्राप्त आय से विशिष्ट दर के जरिए प्राप्त आय को निकाल देने के बाद, जैसाकि वार्षिक लेखा में प्रस्तुत की गई, ₹</p>	<p>पोत समाबंधी प्रभावों की समंजस्य विवरणी प्रस्तुत की गई है।</p>

	9447.03 लाखों और ₹ 9711.06 लाखों तक परिगणित होती है। लागत विवरणी और वार्षिक लेखाओं में दर्शाई गई राशि के बीच भिन्नता को समाधान करे और एक सामंजस्य विवरणी प्रस्तुत किया जाए।	
(xi).	2009-10 से 2011-12 तक वर्षों के लिए एमओपीटी द्वारा लागत विवरण में दी गई गतिविधिवारी प्रचालन लागत, वार्षिक लेखाओं में दिया गया गतिविधिवारी व्यय, मूल्यहास निकाल ने के बाद, मिलते जुलते नहीं हैं। लागत विवरण और वार्षिक लेखा में दर्शाई गई राशि के बीच भिन्नता को एमओपीटी समाधान करे और सामंजस्य विवरणी प्रस्तुत करे।	गतिविधिवारी प्रचालन लागत की सामंजस्य विवरणी प्रस्तुत की गई है।
(xii).	अपनी लागत विवरणी में, 2009-10 और 2012-12 तक के वर्षों के लिए एमओपीटी ने व्यवस्थापन & सामान्य उपरिचय के रूप में ₹ 6274.46 लाखों, ₹ 6047.53 लाखों और ₹ 6336.69 लाखों पर विचार किया है। तथापि, क्रमानुगत वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में प्रस्तुत व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिचय, मूल्यहास निष्कासित किए जाने के बाद, ₹ 5943.84 लाखों, ₹ 5428.90 लाखों और ₹ 5687.42 लाखों तक परिगणित होता है। लागत विवरणी और वार्षिक लेखा में प्रदर्शित व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिचय के बीच भिन्नता समाधान करे और सामंजस्य विवरणी प्रस्तुत की जाए।	व्यवस्थापन और सामान्य उपरिचय की विवरणी प्रस्तुत की है।
(xiii).	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत सामंजस्य विवरणी से यह देखा गया है कि एमओपीटी ने एस्को खाते के जरिए वित्तपोषित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास को अपने लागत विवरणी से निकाल दिया है। एमओपीटी से अनुरोध है कि इस प्रकार निकाल दी गई राशि के लिए परिकल्पना प्रस्तुत करे। एस्को खाते के माध्यम से वित्तपोषित परिसंपत्तियों का मूल्यहास निष्कासित करने के लिए कारण पर विवरण दे।	2005 के संशोधित मार्गदर्शियों के पैरा सं. 2.8.3. के अनुरूप, जब परिसंपत्तियाँ एस्को खाता द्वारा वित्तपोषित की जाते हैं तब एस्को खाते से किए गए निवेशों पर आरओसीई अनुमेय नहीं होगा, अतएव, अचल परिसंपत्तियों की शुद्धमूल्य और मूल्यहास दर संशोध प्रक्रिया से निकाल दिये गए हैं।
(xiv).	वर्ष 2009-10 के लिए लागत विवरणी में और वार्षिक लेखा में प्रदर्शित वित्तीय एवं विविध व्यय के बीच भिन्नता को समाधान करते हुए एक विवरणी प्रस्तुत करे।	वर्ष 2009-10 हेतु लागत विवरणी और वार्षिक लेखा में प्रदर्शित वित्तीय एवं विविध व्यय के बीच अंतर दर्शाते हुए समंजस्य विवरणी नीचे दी गई है: ₹ लाख में

		<table><tr><td>लागत विवरणी के मुताबिक राशिक</td><td>6,965.56</td></tr><tr><td>जोड़: पेंशन ट्रस्ट निधि हेतु अंशदान-</td><td></td></tr><tr><td>पेंशन लेवी से प्राप्ति</td><td>1,763.66</td></tr><tr><td>सीपीएफ हेतु बोर्ड का अंशदान</td><td>9.49</td></tr><tr><td>पत्तन कर्मचारी कल्याण निधि हेतु अंशदान</td><td>7.70</td></tr><tr><td>बोर्ड अंशदान - पीएफआरडीए - टायर I</td><td>32.38</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखा के मुताबिक राशि</td><td>8778.79</td></tr></table> <p>पेंशन लेवी से प्राप्त आय को प्रशुल्क परिकलन की सीमा से निकाल दी गई है। कर्मचारी संबंधित व्यय को क्रमानुगत गतिविधियों के अंतर्गत लेखबद्ध किया गया है और अवशिष्ट प्रशासनिक व्ययों को व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय के रूप में मुख्य / उप-गतिविधियों के आधार पर प्रभाजित किए गए हैं।</p>	लागत विवरणी के मुताबिक राशिक	6,965.56	जोड़: पेंशन ट्रस्ट निधि हेतु अंशदान-		पेंशन लेवी से प्राप्ति	1,763.66	सीपीएफ हेतु बोर्ड का अंशदान	9.49	पत्तन कर्मचारी कल्याण निधि हेतु अंशदान	7.70	बोर्ड अंशदान - पीएफआरडीए - टायर I	32.38	वार्षिक लेखा के मुताबिक राशि	8778.79						
लागत विवरणी के मुताबिक राशिक	6,965.56																					
जोड़: पेंशन ट्रस्ट निधि हेतु अंशदान-																						
पेंशन लेवी से प्राप्ति	1,763.66																					
सीपीएफ हेतु बोर्ड का अंशदान	9.49																					
पत्तन कर्मचारी कल्याण निधि हेतु अंशदान	7.70																					
बोर्ड अंशदान - पीएफआरडीए - टायर I	32.38																					
वार्षिक लेखा के मुताबिक राशि	8778.79																					
(सी).	वित्तीय/लागत विवरणी:																					
(1)	क्षमता: 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रपत्र - 2ए में दर्शाई गई रूपित (designed) क्षमता हेतु परिकलन प्रस्तुत करें। एमओपीटी से अनुरोध किया जाता है कि 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान मुख्य सुविधाओं की क्षमता, इस वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजीत निवेश और प्रत्याशित उत्पादकता सुधारण पर गौर करते हुए, अलग-अलग निर्धारित करें और परिकलनों के साथ प्रस्तुत करें	<p>वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों हेतु पत्तन की अभिकल्पित क्षमता प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत की गई है। तथापि, एमओपीटी ने दोबारा एक प्रति प्रस्तुत की और वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए मुख्य सुविधाओं के क्षमता उपयोग विवरण भी प्रस्तुत किया है जो नीचे तालिका दिया गया है:</p> <table><tr><td></td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>यातायात एमटी</td><td>403.30</td><td>432.20</td><td>460.90</td><td>478.00</td></tr><tr><td>रूपित क्षमता</td><td>419</td><td>458.10</td><td>507.90</td><td>507.90</td></tr><tr><td>क्षमता उपयोग</td><td>96%</td><td>94%</td><td>91%</td><td>94%</td></tr></table>		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	यातायात एमटी	403.30	432.20	460.90	478.00	रूपित क्षमता	419	458.10	507.90	507.90	क्षमता उपयोग	96%	94%	91%	94%
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																		
यातायात एमटी	403.30	432.20	460.90	478.00																		
रूपित क्षमता	419	458.10	507.90	507.90																		
क्षमता उपयोग	96%	94%	91%	94%																		
(2)	यातायात:																					
	यातायात अनुमान के संदर्भ से, निम्नलिखित स्पष्ट किया जाए:																					
(i).	संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.5.11 अनुबंध करती है कि यातायात प्रक्षेपण 5 वर्षीय वार्षिक योजना और वर्तमान / अपेक्षित वृद्धि के अनुरूप होना चाहिए। अतएव, एमओपीटी वर्ष 2012-13 हेतु एमओयू में किए गए वस्तुवारी प्रक्षेपण प्रस्तुत करें। पत्तन की व्यापार योजना में शामिल किए गए यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किया जाए। 2012-13 से	वर्ष 2012-13 हेतु एमओयू में किया गया वस्तुवारी प्रक्षेपण और पत्तन व्यापार योजना में शामिल किए गए यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किए गए हैं।																				

	2015-16 तक के वर्षों के लिए यातायात अनुमानन का आधार प्रस्तुत करे।													
(ii).	एमओपीटी इसके द्वारा वित्त वर्ष 2012-13 के पहले पांच महीनों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक कार्गो / कंटेनर यातायात प्रस्तुत करे।	अक्टूबर 2012 तक प्रहस्तित वास्तविक कार्गो और कंटेनर यातायात की विवरणियाँ प्रस्तुत की गई हैं।												
(iii).	वर्ष 2011-12 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2012-13 के दौरान समग्र कार्गो यातायात में केवल 3% की वृद्धि प्रक्षेपित किए जाने के लिए कारण का औचित्य साबित करे।	चूंकि राज्य में अवैध खनन का जांच "शाह आयोग" द्वारा किया जा रहा है, इसलिए सामान्य दर संशोधन तैयार करने के समय आगामी तीन वर्षों में प्रहस्तित की जाने वाली अपेक्षित यातायात सूचित करने के लिए क्राफ्ट्स के प्रचालक एवं ट्रांशिप्पर्स विमुख है। लौह अयस्क यातायात की अनिश्चित स्थिति के कारण, पिछले वर्षों पर केवल 3% वृद्धि अनुमानित की गई है। यह नोट करना होगा कि राज्य के वर्तमान खनन वातावरण में, वर्ष 2012-13 की यातायात पिछले वर्ष के मुकाबले 30% से 35% तक घट सकती है।												
(iv).	हालांकि एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक के वर्षों हेतु, क्रमानुगत पिछले वर्षों के मुकाबले, समग्र कार्गो यातायात में 7% की वृद्धि प्रक्षेपित किया है, इसने वर्ष 2014-15 की तुलना में वर्ष 2015-16 हेतु केवल 3.7% के आसपास वृद्धि प्रक्षेपित किया है। एमओपीटी वर्ष 2015-16 हेतु वृद्धि का प्रतिशत कम करने का कारण बताएँ।	वर्ष 2015-16 में निजी प्रचालक मेसर्स एमओपीटीपीएल द्वारा बर्थ सं. 7 स्थित अपने टर्मिनल पर 3 एमएमटी स्तर तक यातायात प्रहस्तित करने के लिए अपेक्षित है। एमओपीटी के बर्थों पर अनुमानित कोयला बर्थ सं. 7 के लिए मर्गांतरित किया जाएगा। इसलिए, वर्ष 2015-16 की वृद्धि प्रतिशत घटा दी गई												
(v).	विचाराधीन सभी वर्षों में कंटेनरों की यातायात में बहुत मामूलीसी वृद्धि (3%) अनुमानित किए जाने के लिए कारण पर विवरण दे।	पिछले कई वर्षों में कंटेनर यातायात में न कि प्रभावशाली वृद्धि नहीं दी न तो वृद्धि का संकेत दिखाई नहीं देते हैं। इसलिए, केवल 3% की वृद्धि विचार की गई है।												
(vi).	'पतन विशिष्ट अन्य वस्तु' शीर्ष के अंतर्गत प्रहस्तित / प्रहस्तित की जाने हेतु प्रस्तावित मदों को सूचीबद्ध करे।	'पतन विशिष्ट अन्य वस्तु' शीर्ष के अंतर्गत प्रहस्तित / प्रहस्तित की जाने के लिए प्रस्तावित मदों की सूची निम्नप्रकार है: <table><tr><td>(क) कंटेनरकृत कार्गो</td><td>(छ) लाइम स्टोन</td></tr><tr><td>(ख) एल्यूमिना</td><td>(ज) चीनी</td></tr><tr><td>(ग) स्टील स्लेब्स / प्लेट्स</td><td>(झ) ग्रेनाइट</td></tr><tr><td>(घ) रोलिंग कोइल्स</td><td>(ञ) अन्य विविध कार्गो</td></tr><tr><td>(ङ) बॉक्साइट</td><td>(ट) अन्य लिक्विड कार्गो</td></tr><tr><td>(च) कोक</td><td>(ठ) नवीन कार्गो</td></tr></table>	(क) कंटेनरकृत कार्गो	(छ) लाइम स्टोन	(ख) एल्यूमिना	(ज) चीनी	(ग) स्टील स्लेब्स / प्लेट्स	(झ) ग्रेनाइट	(घ) रोलिंग कोइल्स	(ञ) अन्य विविध कार्गो	(ङ) बॉक्साइट	(ट) अन्य लिक्विड कार्गो	(च) कोक	(ठ) नवीन कार्गो
(क) कंटेनरकृत कार्गो	(छ) लाइम स्टोन													
(ख) एल्यूमिना	(ज) चीनी													
(ग) स्टील स्लेब्स / प्लेट्स	(झ) ग्रेनाइट													
(घ) रोलिंग कोइल्स	(ञ) अन्य विविध कार्गो													
(ङ) बॉक्साइट	(ट) अन्य लिक्विड कार्गो													
(च) कोक	(ठ) नवीन कार्गो													
(3).	प्रचालन आय:													
(i).	(क). प्रशुल्क प्रस्ताव हेतु इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत प्रदत्त प्रश्नों के प्रपत्र 2बी के नोट 3. महापातनों से अपेक्षा करता है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ से आय का	एमओपीटी ने एमओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुरूप प्रत्येक गतिविधि / उप-गतिविधि हेतु अनुमानित यातायात के संदर्भ से आय परिकलन प्रस्तुत किया है।												

	विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए। तथापि, एमओपीटी द्वारा इस प्रकार का कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया है। एमओपीटी विचारधीन सभी वर्षों के लिए प्रत्येक गतिविधि / उप-गतिविधियों हेतु, अनुमानित यातायात के संदर्भ से, एमओपीटी के वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दरमान के अनुरूप विस्तृत आय परिकलन अलग-अलग प्रस्तुत करे।																																																																																									
	<p>(ख). दिनांक 29 जून 2012 के सहपत्र में एमओपीटी ने कहा है कि साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) और अडानी मुर्गाव पतन टर्मिनल लिमिटेड की यातायात शामिल करते हुए अपेक्षित यातायात पर प्रचालन आया प्रक्षेपित की गई है। एमओपीटी के आय अनुमानन में एसडब्ल्यूपीएल और एएमपीटीएल की यातायात पर विचार किए जाने का औचित्य पर विवरण दिया जाए। एमओपीटी, निजी प्रचालकों के प्रक्षेपणों को निष्कासित करते हुए लागत विवरणी प्रस्तुत करे।</p>	<p>निजी टर्मिनल्स अर्थात् मेसर्स एसडब्ल्यूपीएल और मेसर्स एएमपीटीपीएल उनके टर्मिनलों पर उनके कार्गो का प्रहस्तन कर रहे हैं, किन्तु, पतन उन्हें रेल्वे सेवाओं के साथ साथ पोत संबंधी सेवाएँ प्रदान कर रहा है। अतएव, इन निजी टर्मिनलों की यातायात पर प्रक्षेपणों में विचार किया गया है। कृपया प्राधिकरण यह सलाह दे कि टर्मिनलों को प्रदत्त सेवाओं से आय को निष्कासित की जाना चाहिए या नहीं। टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित की जाने हेतु अपेक्षित यातायात, अलग से यातायात प्रक्षेपण विवरणी में दर्शाई गई है।</p> <p>एमओपीटी ने दिनांक 15 मई 2013 के अपने ई-मेल के माध्यम से आरई/बीई और 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के पिछले अनुमानों पर आधारित संशोधित प्रक्षेपण प्रस्तुत किया है, जो नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वित्तिय वर्ष 2011- 12</th><th>2012- 13 आरई</th><th>2013- 14 बीई</th><th>2012- 13 अनु.</th><th>2013- 14 अनु.</th><th>2014- 15 अनु.</th><th>2015- 16 अनु.</th></tr><tr><td>एमपीटी</td><td>32490</td><td>17860</td><td>26400</td><td>33430</td><td>34420</td><td>34815</td><td>35020</td></tr><tr><td>एसडब्ल्यू पीएल</td><td>8511</td><td>7150</td><td>7600</td><td>6800</td><td>7200</td><td>7500</td><td>7500</td></tr><tr><td>अडानी</td><td></td><td></td><td>1000</td><td></td><td>1500</td><td>2500</td><td>3000</td></tr><tr><td>एचआई पीटी</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1000</td><td>2000</td></tr><tr><td>कुल</td><td>39001</td><td>25010</td><td>35000</td><td>40230</td><td>43120</td><td>45815</td><td>47520</td></tr><tr><td>एमपीटी</td><td></td><td>55%</td><td>144%</td><td>103%</td><td>103%</td><td>101%</td><td>100.6%</td></tr><tr><td>एसडब्ल्यू पीएल</td><td></td><td>110%</td><td>106%</td><td>104%</td><td>106%</td><td>104%</td><td>100%</td></tr><tr><td>अडानी</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>250%</td><td>120%</td></tr><tr><td>एचआई पीटी</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>200%</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td>64%</td><td>140%</td><td>103%</td><td>107%</td><td>106%</td><td>104%</td></tr></table>	विवरण	वित्तिय वर्ष 2011- 12	2012- 13 आरई	2013- 14 बीई	2012- 13 अनु.	2013- 14 अनु.	2014- 15 अनु.	2015- 16 अनु.	एमपीटी	32490	17860	26400	33430	34420	34815	35020	एसडब्ल्यू पीएल	8511	7150	7600	6800	7200	7500	7500	अडानी			1000		1500	2500	3000	एचआई पीटी						1000	2000	कुल	39001	25010	35000	40230	43120	45815	47520	एमपीटी		55%	144%	103%	103%	101%	100.6%	एसडब्ल्यू पीएल		110%	106%	104%	106%	104%	100%	अडानी						250%	120%	एचआई पीटी							200%	कुल		64%	140%	103%	107%	106%	104%
विवरण	वित्तिय वर्ष 2011- 12	2012- 13 आरई	2013- 14 बीई	2012- 13 अनु.	2013- 14 अनु.	2014- 15 अनु.	2015- 16 अनु.																																																																																			
एमपीटी	32490	17860	26400	33430	34420	34815	35020																																																																																			
एसडब्ल्यू पीएल	8511	7150	7600	6800	7200	7500	7500																																																																																			
अडानी			1000		1500	2500	3000																																																																																			
एचआई पीटी						1000	2000																																																																																			
कुल	39001	25010	35000	40230	43120	45815	47520																																																																																			
एमपीटी		55%	144%	103%	103%	101%	100.6%																																																																																			
एसडब्ल्यू पीएल		110%	106%	104%	106%	104%	100%																																																																																			
अडानी						250%	120%																																																																																			
एचआई पीटी							200%																																																																																			
कुल		64%	140%	103%	107%	106%	104%																																																																																			
(ii).	प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा, एमओपीटी ने कुछ नवीन प्रशुल्क मद / सुविधाओं को प्रारंभ करने हेतु प्रस्ताव किया है। यह सभी नवीन प्रशुल्क मदों और सुविधाओं से उत्पन्न होने वाली वर्षवरी राजस्व संलिसियों को मदवारी परिमाणित करे और विचारधीन सभी वर्षों के लिए परिकलनों के साथ साथ प्रस्तुत करे।	प्रारंभ किए गए नवीन प्रशुल्क मदें विरल सेवाओं से संबंधित हैं। नियमित प्रशुल्क का अभाव में, दर निर्धारण पतन के लिए कठिन है, जिस पर व्यापार सवाल खड़ा कर रहा है। इस समय कोई प्रक्षेपण देना संभव नहीं है।																																																																																								

(iii).	एमओपीटी ने, जैसाकि प्रपत्र 2वीं अपेक्षा करती है, आय के अनुमानन में विचार की गई विनिमय दर नहीं दर्शाई है। एमओपीटी वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के आय अनुमानन में स्वीकृत विनिमय दर सूचित करे।	प्रस्ताव में ₹ 52 प्रति अम डॉलर की विनिमय दर पर विचार की गई है।
(iv).	एमओपीटी द्वारा क्रमानुगत पिछले वर्षों के मुकाबले, 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों की कार्गो प्रहस्तन अ. 1 में अनुमानित वृद्धि तदनुसूच अवधि की यातायात की वृद्धि प्रतिशत के अनुरूप नहीं जान पड़ता है। जबकि वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए यातायात वृद्धि क्रमशः 3.41%, 7.17%, 6.64% और 3.71% तक पक्षेपित की गई, यह दिखाई दे रही है कि कार्गो प्रहस्तन आय में केवल 0.94%, 0.84%, 2.4% और 1.6% की इजाफा है। एमओपीटी इस सथित पर विवरण प्रस्तुत करे।	राजस्व वृद्धि यातायात वृद्धि अनुपात में नहीं होगी चूंकि भिन्न भिन्न स्थानों की प्रहस्तन दर के बीच भिन्नता है। यह विभिन्न स्थानों पर कार्गो सम्मिश्रण पर निर्भर होती है। बर्थ सं.9, मूरिंग डॉलफिस और उथलेजल के पश्चिम (स्थान पर) अयस्क की प्रहस्तन दर भिन्न भिन्न है। इसके आगे, एसडब्ल्यूपीएल और एएमपीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली यातायात कुल यातायात में समेकित है। इनके कार्गो प्रक्षेपणाधीन वर्षों में 25% (औसत) तक है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत निजी प्रचालक की कार्गो प्रहस्तन आय हिसाब में नहीं ली गई क्योंकि इसे एस्क्रों खाते के अंतर्गत हिसाब की जाती है।
(v).	मूरिंग डॉलफिन पर 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान लौह अयस्क के पोतघाट शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों से कोई आय अनुमानित नहीं किए जाने के कारण पर विवरण दे।	मूरिंग डॉलफिस में प्रहस्तित कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों पर परिकलनों में विचार किया गया है।
(vi).	प्रपत्र 2ए में, वर्ष 2011-12 की तुलना में 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों में ट्रांशिप्पर्स और तैरती क्रेनों की राजस्व हिस्सेदारी में घटाव और मूरिंग डॉलफिस पर मॉनसून लेवी आय में घटाव हेतु कारण पर विवरण दिया जाए।	प्रचलित खनन दृश्यलेख के कारण तैरती क्रेनों और ट्रांशिप्पर्स द्वारा अपने प्रचलनों में कटौती किए जाने का संकेत मिल रहे थे। इसलिए, राजस्व हिस्सेदारी में घटाव दर्शाई गई है।
(vii).	प्रपत्र 2ए में, 2011-12 की तुलना में 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान खुले प्लॉट्स की दंडात्मक किराये के जरिए प्राप्त होनेवाली आय में घटाव अनुमानित किए जाने के लिए कारण पर विवरण दिया जाए।	बर्थ सं.11 को पीपीपी आधार पर विकसित किए जाने के लिए अपेक्षा की जा रही है, इसके लिए खुले प्लॉट क्षेत्र सीमांकित की गई है। चूंकि वर्ष 2012-13 में परियोजना सौंपी जाना अपेक्षित है, प्लॉट किराये में घटाव पूर्वानुमानित है।
(viii).	प्रपत्र - 2ए में, वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान एंट्री परमिट से कोई आय प्रत्याशित नहीं है जबकि वास्तव में 2011-12 दौरान आय प्राप्त हुई थी। इसके लिए कारण पर विवरण दे।	एंट्री परमिट्स से आय पर उप-शीर्ष 'विविध आय' के अंतर्गत विचार की गई है।
(ix).	प्रपत्र 2ए में, 2011-12 की तुलना में, 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान गोदामों	चूंकि बर्थ सं. 11 पीपीपी आधार पर सौंपी जाएगा, पतन के पास सामान्य कार्गो प्रहस्तन हेतु असल

	के किराए पर दंडात्मक किराए के जरिए प्राप्त होने वाली आय में कटौती अनुमानित किए जाने के लिए कारण पर विवरण दिया जाए।	में एक बर्थ अर्थात् बर्थ सं. 10 उपलब्ध होगा और इसलिए, कम सामान्य कार्गो अपेक्षित है। अतः गोदामों से कमतर दंडात्मक किराया अपेक्षित है।
(x).	वर्ष 2011-12 की तुलना में निम्नलिखित मदों की आय वर्ष 2012-13 के दौरान कटौती के लिए कारण प्रस्तुत करें: (क). अयस्क पर घाटशुल्क-एमडी (ख). अयस्क पर घाटशुल्क-गैर ओएचपी (ग). पोत को अन-टापिंग करना (घ). पोत का प्राइम लोडिंग (ङ). घाटशुल्क - शिप-गियर (च) मुरिंग डॉलफिन	गोवा राज्य में लौह अयस्क खनन संदर्भ से प्रचलित समग्र दृश्य पर और अगस्त 2011 व्याप्त अधोमुख प्रवृत्ति पर गौर करते हुए, यथार्थवादिता से यातायात अनुमानित है।
(xi).	वर्ष 2015-16 में कोयला के घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभारों के माध्यम से आय अनुमानित नहीं किए जाने का कारण पर विवरण दे।	कोयले का प्रहस्तन (फिलहाल) बर्थ सं. 11 पर किया जा रहा है और बर्थ सं. 7 पर प्रचलित किए जाने के लिए अपेक्षित है। उच्चा न्यायालय ने पतन आदेश दिया है कि प्रदूषणमुक्त प्रचालन उपलब्ध कराये जाए जिसके लिए बहुत खर्च होगी। चूंकि नवीन सुविधाओं को पीपीपी आधार बनाना सरकार की नीति है, कोयला प्रहस्तन से कोई आया प्रत्याशित नहीं है क्योंकि मार्च 2014 तक बर्थ सं. 7 पर कोयला प्रहस्तन सुविधा प्रारंभ की जाएगी। तथापि, वर्ष 2015-16 में निजी प्रचालकों से ₹ 35.19 करोड़ की रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी अधिभूत है जो प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप पतन की प्रचालन आय का भाग नहीं होगी। इसे एस्को खाते के अंतर्गत में लेखाबद्ध किया गया है।
(xii).	वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए कच्चा तेल सहित पीओएल पर विलंब शुल्क / भांंदरण / लाइसेंस शुल्क / किफ्ट के मध्यम से आय, जब वर्ष 2012-13 वास्तविक प्राप्तियाँ हैं, अपेक्षित नहीं की जाने के कारण पर विवरण दे।	पतन में पीओएल उत्पादों के लिए भांंदरण सुविधा मौजूद नहीं है इसलिए पीओएल उत्पादों से भांंदरण, विलंब शुल्क अप्रत्याशित है।
(xiii).	2014-15 और 2015-16 वर्षों के लिए फोर्क लिफ्ट से आय की अपेक्षा नहीं की जाने का कारण, जब पिछले वर्ष में वास्तव में प्राप्तियाँ हैं, बताइए।	फोर्क-लिफ्ट्स पुराने हैं और बेचे जा रहे हैं। इसके अलावा, व्यापार की ओर से इनके लिए ज्यादा मांग नहीं है।
(4)	<u>प्रचालन लागत :</u>	
(i).	एमओपी ने प्रचालन लागत अनुमानित करने के लिए भिन्न-भिन्न वृद्धि कारण स्वीकृत किया है। जैसाकि इसके पहले ही हम हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध, दिनांक 11	टीएएमपी द्वारा इसके दिनांक 11 मई 2012 पत्र के जरिए सूचित 6.50% के मुकाबले, लागत विवरणों में व्यय प्रक्षेपणों के लिए 6% (औसत) वृद्धि कारण पर विचार किया गया है। वियुत,

	मई 2005 के पत्र के माध्यम से सूचित किया है, लागत विवरण में व्यय प्रक्षेपण हेतु 6.50% प्रति वर्ष का वृद्धि कारक पर विचार किया जाएगा।	अनुरक्षण निकर्षण, टग किराया जैसा व्यय बाजार पर निर्भर रहते हैं और हमारा यह मानना है कि 6.5% की वृद्धि कारण एकसमान लागू करना उचित नहीं है।
(iii).	'प्रचालन व्यय' 'मूल्यहास' 'व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय' शीर्षों के अंतर्गत आने वाले व्यय को विभिन्न गतिविधियां और उप-गतिविधियों को आवंटित किए जाने वाले आधार परिकलनों के साथ प्रस्तुत करें।	प्रचालन व्ययों को प्रत्येक गतिविधि की प्रत्यक्ष लागत के आधार पर प्रभाजित किया जाता है। परिसंपत्ति के जीवन-काल पर मूल्यहास आधारित है और एमओपीटी मूल्यहास हेतु सरल रखा पद्धति अनुसारित करती है। मूल्यहास का परिकलन हेतु मूल्यहास का प्रभाजन विशिष्ट गतिविधि से अभिज्ञापित परिसंपत्तियों की पूंजीगत मूल्य के आधार पर कंपनी अधिनियम के मुताबिक प्रभाजित किया जाता है। वर्ष के दौरान शामिल किए गए अचल परिसंपत्तियों के मामले में, परिसंपत्ति उपयोग किए जाने वाली तिथि से समानुपात में मूल्यहास परिकलित किया जाता है। एमओपीटी ने कार्य-पत्र प्रस्तुत किया है।
(iii).	वेतन और मजदूरी:	
	(a). कर्मचारी नियोजन सूची के संदर्भ में 2006 के राष्ट्रीय न्यायाधिकारण का अधिविर्णय इसके पहले ही अधिसूचित किया गया है। प्रशुल्क मागेदर्शी की धारा 2.6.2, पत्ता से यह अपेक्षा करती है कि कर्मचारी नियोजन सूची/ डेटम की समीक्षा और बदलाव नियोजित रूप से किया जाना चाहिए। कृपया स्पष्ट करें कि एमओपीटी का प्रस्ताव संशोधित कर्मचारी नियोजन सूची पर आधारित है। यदि ऐसा नहीं तो, एमओपीटी 2006 में राष्ट्रीय न्यायाधिकारण द्वारा प्रदत्त संशोधित कर्मचारी नियोजन सूची के आधार पर वेतन एवं मजदूरी अनुमानन संशोधित करें।	इस पतन में संशोधित कर्मचारी नियोजन सूची स्वीकार नहीं की गई है और अतएव वास्तविक / अनुमानित वेतन और मजदूरी घटकों पर विचार किया गया है।
	(ख). भिन्न सेवाओं के लिए प्रचलित कर्मचारी नियोजन सूची, एमओपीटी के अनुसरण हेतु प्रस्तावित कर्मचारी नियोजन सूची और 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए अनुमानित यातायात पर इसकी लागत प्रस्तुत करें।	जैसाकि ऊपर कहा गया है, इस पतन द्वारा विभिन्न सेवाओं के लिए कर्मचारी नियोजन सूची स्वीकृत नहीं की गई है। मुख्य गतिविधियों के अंतर्गत वेतन एवं मजदूरी प्रपत्र सं. 8 में प्रस्तुत किया गया है।
	(ग). पतन द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र 34 में पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2012-13 और 2015-16 के दौरान कर्मचारी संख्या में घटाव दर्शाई गई है। एमओपीटी कर्मचारी संख्या में इस घटाव हेतु कारण पर विवरण दें।	वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान कर्मचारी संख्या कम होगी क्योंकि अधिवार्षिता के कारण कर्मचारी सेवा निवृत्त होंगे और बाद में नवीन नियुक्ति नहीं होगी।

(iv).	<p>विद्युत लागत: प्रत्येक उप-गतिविधि के लिए वर्ष 2012-13 तक के वर्षों के लिए विद्युत लागत निर्धारित करने के लिए परिकलन प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान प्रत्येक उप-गतिविधि हेतु विद्युत लागत का ब्यौरे निम्नप्रकार प्रस्तुत है:</p> <table><tr><th>क्र.</th><th>उप-गतिविधि का नाम</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>एमओएचपी</td><td>2526.09</td><td>2688.26</td><td>2849.59</td><td>3020.53</td><td>3201.78</td></tr><tr><td>2</td><td>संपदा गतिविधि</td><td>4.52</td><td>4.79</td><td>5.08</td><td>5.39</td><td>5.71</td></tr><tr><td>3</td><td>व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय</td><td>51.34</td><td>54.43</td><td>57.69</td><td>61.15</td><td>64.82</td></tr><tr><td></td><td></td><td>2581.96</td><td>2747.48</td><td>2912.33</td><td>3087.07</td><td>3272.29</td></tr></table> <p>प्रत्येक उप-गतिविधि की विद्युत लागत प्रत्येक गतिविधि हेतु आबंटित लागत केंद्र पर आधारित है।</p>	क्र.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	एमओएचपी	2526.09	2688.26	2849.59	3020.53	3201.78	2	संपदा गतिविधि	4.52	4.79	5.08	5.39	5.71	3	व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	51.34	54.43	57.69	61.15	64.82			2581.96	2747.48	2912.33	3087.07	3272.29																																																								
क्र.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																							
1	एमओएचपी	2526.09	2688.26	2849.59	3020.53	3201.78																																																																																							
2	संपदा गतिविधि	4.52	4.79	5.08	5.39	5.71																																																																																							
3	व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	51.34	54.43	57.69	61.15	64.82																																																																																							
		2581.96	2747.48	2912.33	3087.07	3272.29																																																																																							
(v).	<p>ईंधन लागत: वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक उप-गतिविधि की ईंधन लागत निर्धारित किए जाने के लिए परिकलन प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक उप-गतिविधि हेतु ईंधन लागत नीचे दी गई है:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>उप-गतिविधि का नाम</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>एमओएचपी</td><td>32.71</td><td>35.98</td><td>39.58</td><td>43.53</td><td>47.89</td></tr><tr><td>2</td><td>सामान्य कर्मों</td><td>0.33</td><td>0.37</td><td>110.08</td><td>132.05</td><td>132.05</td></tr><tr><td>3</td><td>मैडिंग एवं मूरींग</td><td>0.79</td><td>0.85</td><td>0.84</td><td>1.03</td><td>1.14</td></tr><tr><td>4</td><td>एडुमेटेड एवं टोवेज</td><td>397.13</td><td>436.84</td><td>551.29</td><td>684.26</td><td>752.89</td></tr><tr><td>5</td><td>पतन रोज</td><td>5.16</td><td>5.67</td><td>6.24</td><td>6.86</td><td>7.55</td></tr><tr><td>6</td><td>जल आपूर्ति</td><td>0.17</td><td>0.18</td><td>0.20</td><td>0.22</td><td>0.25</td></tr><tr><td>7</td><td>रेल्वे गतिविधि</td><td>90.53</td><td>99.59</td><td>108.54</td><td>120.50</td><td>132.55</td></tr><tr><td>8</td><td>संपदा गतिविधि</td><td>0.27</td><td>0.30</td><td>0.33</td><td>0.38</td><td>0.39</td></tr><tr><td>9</td><td>व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय</td><td>22.56</td><td>24.81</td><td>27.29</td><td>30.02</td><td>33.02</td></tr><tr><td></td><td></td><td>649.63</td><td>694.89</td><td>845.48</td><td>1018.84</td><td>1107.87</td></tr></table> <p>प्रत्येक उप-गतिविधि की ईंधन लागत प्रत्येक गतिविधि हेतु आबंटित विद्युत केंद्र पर आधारित है।</p>	क्र. सं.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	एमओएचपी	32.71	35.98	39.58	43.53	47.89	2	सामान्य कर्मों	0.33	0.37	110.08	132.05	132.05	3	मैडिंग एवं मूरींग	0.79	0.85	0.84	1.03	1.14	4	एडुमेटेड एवं टोवेज	397.13	436.84	551.29	684.26	752.89	5	पतन रोज	5.16	5.67	6.24	6.86	7.55	6	जल आपूर्ति	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25	7	रेल्वे गतिविधि	90.53	99.59	108.54	120.50	132.55	8	संपदा गतिविधि	0.27	0.30	0.33	0.38	0.39	9	व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	22.56	24.81	27.29	30.02	33.02			649.63	694.89	845.48	1018.84	1107.87														
क्र. सं.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																							
1	एमओएचपी	32.71	35.98	39.58	43.53	47.89																																																																																							
2	सामान्य कर्मों	0.33	0.37	110.08	132.05	132.05																																																																																							
3	मैडिंग एवं मूरींग	0.79	0.85	0.84	1.03	1.14																																																																																							
4	एडुमेटेड एवं टोवेज	397.13	436.84	551.29	684.26	752.89																																																																																							
5	पतन रोज	5.16	5.67	6.24	6.86	7.55																																																																																							
6	जल आपूर्ति	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25																																																																																							
7	रेल्वे गतिविधि	90.53	99.59	108.54	120.50	132.55																																																																																							
8	संपदा गतिविधि	0.27	0.30	0.33	0.38	0.39																																																																																							
9	व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	22.56	24.81	27.29	30.02	33.02																																																																																							
		649.63	694.89	845.48	1018.84	1107.87																																																																																							
(vi).	<p>मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय:</p>																																																																																												
	<p>(क). वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान प्रत्येक उप-गतिविधि हेतु मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय निर्धारित करने के लिए परिकलन प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक उप-गतिविधि हेतु मरम्मत एवं अनुरक्षण नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>क्र.</th><th>उप-गतिविधि का नाम</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>एमओएचपी</td><td>386.30</td><td>406.12</td><td>422.70</td><td>441.07</td><td>460.26</td></tr><tr><td>2</td><td>सामान्य कर्मों</td><td>45.23</td><td>47.84</td><td>50.82</td><td>53.87</td><td>57.10</td></tr><tr><td>3</td><td>मैडिंग</td><td>1.92</td><td>2.04</td><td>2.16</td><td>2.29</td><td>2.43</td></tr><tr><td>4</td><td>सीएचएलडी</td><td>15.36</td><td>16.28</td><td>17.26</td><td>18.50</td><td>19.39</td></tr><tr><td>5</td><td>मैडिंग एवं मूरींग</td><td>21.25</td><td>22.39</td><td>23.80</td><td>24.87</td><td>26.21</td></tr><tr><td>6</td><td>एडुमेटेड एवं टोवेज</td><td>4.35</td><td>4.52</td><td>4.70</td><td>4.89</td><td>5.09</td></tr><tr><td>7</td><td>पतन रोज</td><td>42.43</td><td>44.14</td><td>45.91</td><td>47.75</td><td>49.66</td></tr><tr><td>8</td><td>जल आपूर्ति</td><td>30.85</td><td>32.09</td><td>33.38</td><td>34.72</td><td>36.12</td></tr><tr><td>9</td><td>रेल्वे गतिविधि</td><td>79.13</td><td>83.56</td><td>88.24</td><td>93.18</td><td>98.42</td></tr><tr><td></td><td>संपदा गतिविधि</td><td>140.33</td><td>148.41</td><td>156.97</td><td>166.03</td><td>175.62</td></tr><tr><td></td><td>व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय</td><td>688.61</td><td>724.69</td><td>762.51</td><td>802.37</td><td>844.38</td></tr><tr><td></td><td></td><td>1457.96</td><td>1531.19</td><td>1608.25</td><td>1689.34</td><td>1774.69</td></tr></table> <p>प्रत्येक उप-गतिविधि की लागत प्रत्येक गतिविधि हेतु आबंटित विद्युत केंद्र पर आधारित है।</p>	क्र.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	एमओएचपी	386.30	406.12	422.70	441.07	460.26	2	सामान्य कर्मों	45.23	47.84	50.82	53.87	57.10	3	मैडिंग	1.92	2.04	2.16	2.29	2.43	4	सीएचएलडी	15.36	16.28	17.26	18.50	19.39	5	मैडिंग एवं मूरींग	21.25	22.39	23.80	24.87	26.21	6	एडुमेटेड एवं टोवेज	4.35	4.52	4.70	4.89	5.09	7	पतन रोज	42.43	44.14	45.91	47.75	49.66	8	जल आपूर्ति	30.85	32.09	33.38	34.72	36.12	9	रेल्वे गतिविधि	79.13	83.56	88.24	93.18	98.42		संपदा गतिविधि	140.33	148.41	156.97	166.03	175.62		व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	688.61	724.69	762.51	802.37	844.38			1457.96	1531.19	1608.25	1689.34	1774.69
क्र.	उप-गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																							
1	एमओएचपी	386.30	406.12	422.70	441.07	460.26																																																																																							
2	सामान्य कर्मों	45.23	47.84	50.82	53.87	57.10																																																																																							
3	मैडिंग	1.92	2.04	2.16	2.29	2.43																																																																																							
4	सीएचएलडी	15.36	16.28	17.26	18.50	19.39																																																																																							
5	मैडिंग एवं मूरींग	21.25	22.39	23.80	24.87	26.21																																																																																							
6	एडुमेटेड एवं टोवेज	4.35	4.52	4.70	4.89	5.09																																																																																							
7	पतन रोज	42.43	44.14	45.91	47.75	49.66																																																																																							
8	जल आपूर्ति	30.85	32.09	33.38	34.72	36.12																																																																																							
9	रेल्वे गतिविधि	79.13	83.56	88.24	93.18	98.42																																																																																							
	संपदा गतिविधि	140.33	148.41	156.97	166.03	175.62																																																																																							
	व्यवस्थापन एवं सामान्य उपरिव्यय	688.61	724.69	762.51	802.37	844.38																																																																																							
		1457.96	1531.19	1608.25	1689.34	1774.69																																																																																							
	<p>(ख). एमओपीटी पुष्टि करें और दर्शाएं कि 2009-10 से 2011-12 तक के पूर्व अवधि में</p>	<p>यह पुष्टि किया जाता है कि 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान कोई एक समया मुख्य</p>																																																																																											

	खर्च की गई एक-समयी मुख्य मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, यदि कोई होतो, पर वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के इस लागत मद अनुमानन में पिछले अवधि के रूप में भी विचार नहीं की गई।	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत खर्च नहीं की गई है।																																			
(vii).	भंडार एवं कलपुर्ज: पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र 3वीं में वर्ष 2011-12 हेतु भंडार और कलपुर्ज हेतु खर्च ₹ 704.74 लाख तक दर्शाई गई है। वार्षिक लेखा में भाग बनने वाले लाभ एवं हानि खाते के नोट्स से तुलना की जाने पर, यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 के लिए भंडार और कलपुर्ज की खपत ₹ 855.10 लाख है। एमओपीटी इस भिन्नता के लिए कारण बताएं और इस भिन्नता को समाधान करें।	2011-12 के वार्षिक लेखा के लाभ एवं हानि खाता के नोट्स के अंतर्गत दर्शाई गई राशि ₹ 855.10 लाख, ईंधन (₹ 549.63 लाख) और औजार और उपस्कर (₹ 18.74 लाख) को छोड़ कर, सामान्य खाता कोइस के मुताबिक है। विवरण संलग्न है। लागत विवरणी तैयार करते हुए, व्यवस्थापन और सामान्य उपरिव्यय के उपगतिविधि के भंडार खपत हेतु ₹ 150.36 लाख निकाल दिया गया है।																																			
(viii).	निकर्षण व्यय: एमओपीटी 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान पोत संबंधी गतिविधि के अंतर्गत प्रत्येक उपगतिविधि हेतु निकर्षण लागत निर्धारित करने के लिए परिकलन प्रस्तुत करें।	2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान प्रत्येक गतिविधि हेतु निकर्षण व्यय नीचे दिया गया है। व्यय भिन्न स्थानों पर निकर्षित परिमाण के आधार पर आबंटित किया गया है: <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>प्रत्येक गतिविधि का नाम</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>पोत मरम्मत</td><td>482.50</td><td>587.78</td><td>568.49</td><td>684.24</td><td>585.02</td></tr><tr><td>2</td><td>पट्टाबंदी एवं अन्य</td><td>1028.49</td><td>1252.90</td><td>1254.42</td><td>1458.51</td><td>1460.18</td></tr><tr><td>3</td><td>पत्तन सेवा</td><td>1028.49</td><td>1252.90</td><td>1254.42</td><td>1458.51</td><td>1460.18</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>2539.48</td><td>3093.58</td><td>3097.34</td><td>3601.27</td><td>3605.38</td></tr></table> दरों का प्रक्षेपण बाजार मूल्यों द्वारा प्रभावित किए जाने वाला वास्तविकों पर आधारित है।	क्र. सं.	प्रत्येक गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	पोत मरम्मत	482.50	587.78	568.49	684.24	585.02	2	पट्टाबंदी एवं अन्य	1028.49	1252.90	1254.42	1458.51	1460.18	3	पत्तन सेवा	1028.49	1252.90	1254.42	1458.51	1460.18		कुल	2539.48	3093.58	3097.34	3601.27	3605.38
क्र. सं.	प्रत्येक गतिविधि का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																															
1	पोत मरम्मत	482.50	587.78	568.49	684.24	585.02																															
2	पट्टाबंदी एवं अन्य	1028.49	1252.90	1254.42	1458.51	1460.18																															
3	पत्तन सेवा	1028.49	1252.90	1254.42	1458.51	1460.18																															
	कुल	2539.48	3093.58	3097.34	3601.27	3605.38																															
(ix).	अन्य व्यय: विभिन्न गतिविधियों के लिए प्रासंगिक प्रत्येक लागत विवरणी में, एक व्यय मद "अन्य" शामिल है। एमओपीटी इस व्यय शीर्ष के अंतर्गत समाहित मदों को सूचित करें। एमओपीटी वर्ष 2012-13 हेतु इस लागत प्राप्त करने के लिए किए गए परिकलन भी प्रस्तुत करें।	एमपीटी ने 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक उप-गतिविधि हेतु अन्य व्यय के परिकलन प्रस्तुत किया है।																																			
(x).	मूल्यहास: 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुरूप मूल्यहास का परिकलन किया जाना है और परिसंपत्तियों के व्यौर, मूल्यहास की दर, स्वीकृत पद्धति और कंपनी अधिनियम के मुताबिक स्वीकृत जीवन मानदंड दर्शाते हुए वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास लागत के लिए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	पत्तन मूल्यहास की सरल-रेखा पद्धति का अनुसरण कर रहा है। मूल्यहास की व्यवस्था सरकार द्वारा जारी किए गए निर्देशों / मार्गदर्शियों के मुताबिक परिसंपत्तियों की आर्थिक जीवन अवधि के आधार पर की जाती है। पोत, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/5/2003-पीजी दिनांक 14 मार्च 2005 के जरिए संशोधित मार्गदर्शी जारी की थी। तदनुसार, मूल्यहास परिकलन हेतु कंपनी																																			

		अधिनियम के अनुसार अचल परिसंपत्तियों का जीवन बजट स्वीकृत किए गए हैं। वर्ष के दौरान शामिल की गई अचल परिसंपत्तियों के मामले में, परिसंपत्ति को उपयोग प्रारंभ की गई तिथि से समानुपात में मूल्यहास परिकलित किया गया है। एमओपीटी ने दिनांक 14.11.2012 के ई-मेल के माध्यम से 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास लागत की विस्तृत परिकलन प्रस्तुत की।
(5)	व्यवस्थापन एवं सामान्य प्रशासन व्यय:	
	(क). व्यय के इस शीर्ष के अंतर्गत आने वाले मदों की सूची प्रस्तुत करें।	व्यवस्थापन एवं सामान्य प्रशासन व्ययों के अंतर्गत सम्मिट मदों की सूची है: (i) व्यवस्थापन और सचिवीक व्यय (ii) चिकित्सा व्यय (iii) भंडार देखभाल (iv) लेखा और लेखापरीक्षण (v) प्रशासनिक कार्यालय व्यय (vi) दूरभाष व्यय (vii) अभियांत्रिक और कार्यशाला उपरिव्यय (viii) विविध व्यय (ix) पतन सुरक्षा (x) विधि व्यय (xi) मूल्यहास
	(ख). विभिन्न गतिविधियां और उपगतिविधियों के बीच कथित व्यय को आवंटित किए जाने का आधार परिकलनों के साथ प्रस्तुत करें।	एमओपीटी ने विभिन्न गतिविधियों उप-गतिविधियों के लिए व्यवस्थापन एवं सामान्य प्रशासन व्यय आवंटन का आधार प्रस्तुत किया है।
(6)	वित्त एवं विविध आय:	
	वित्त एवं विविध आय के संदर्भ में, एमओपीटी निम्नलिखित पर विवरण दे / प्रस्तुत करें।	
(i).	2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान वित्त एवं विविध आय शीर्ष के अंतर्गत अनुमानित प्रत्येक मद हेतु आधार प्रस्तुत करें।	अग्रिम पर ब्याज अग्रिम का परिमाण और इस संबंध लागू की जानेवाली ब्याज दर पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है। वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत अचल संपत्ति की बिक्री पर लाभ, अचल माल बिक्री, जन्त जमा, विविध प्राप्तियां जैसे अन्य मदों की आय पिछले वर्षों के साथ 2011-12 के वास्तविकों पर आधारित है।
(ii).	विभिन्न गतिविधि और उपगतिविधि के लिए आय आवंटन का आधार.	वित्तीय एवं विविध आय क्रमानुगत गतिविधि के प्रत्यक्ष आय के आधार पर मुख्य गतिविधि/ उप-

		गतिविधि हेतु अनुभाजित की गई है।
(iii).	“वित्त एवं विविध आय” के अंतर्गत प्रदर्शित निम्नलिखित शीर्षों का स्वभाव पर विवरण दे:	
	(a). 2010-11 से 2015-16 वर्षों के लिए टीडीएस पर प्राप्त होने वाले ब्याज।	टीडीएस प्राप्त होने पर ब्याज तब प्राप्त होगा जब आयकर विभाग द्वारा टीडीएस वापसी में देरी होगी।
	(b). 2010-11 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए परिनिर्धारित नुकसानी की पूर्ति.	परिसमाप्त क्षति तब हिसाब में ली जाएगी जब ठेकेदार निविदा शर्तों के नियम और शर्तों का अनुपालन करने में विफल होगा।
(7)	वित्त एवं विविध व्यय:	
	वित्त एवं विविध व्यय के संदर्भ में एमओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे / प्रस्तुत करे:	
(i).	2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए वित्त एवं विविध व्यय शीर्ष के अंतर्गत प्रत्येक मद अनुमानित किए जाने का आधार प्रस्तुत करे।	<p>एफएमई के अंतर्गत पेंशन भुगतान, पेंशन ट्रस्ट निधि हेतु अंशदान और उपदान ट्रस्ट निधि जैसे कर्मचारी (सेवा) निवृत्ति भत्ते जैसी मुख्य मद है।</p> <ul style="list-style-type: none"> • पेंशन भुगतान 2011-12 के वास्तविकों, 2013-14 से 2015-16 दौरान संभाव्यतः सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों की संख्या और महंगाई भत्ते में अपेक्षित वृद्धि पर आधारित है. • सेवानिवृत्ति उपदान, विनिमय पेंशन और निवृत्ति लाभ (अर्जित छुट्टी का नकद) भुगतान प्रक्षेपणाधीन वर्षों के दौरान सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों की संख्या पर आधारित है। • पेंशन ट्रस्ट निधि का अंशदान क्रमानुगत वर्ष के दौरान वेतन सूची पर नियुक्त कर्मचारियों की संख्या और वास्तविक पेंशन देयता के साथ पेंशन लेवी से प्राप्त होनेवाली राशि पर आधारित है। • उपदान ट्रस्ट निधि हेतु अंशदान, उपदान हेतु वीमांकिक देयता पर आधारित है। • एफएमई की बाकी मदे 2011-12 के वास्तविकों पर अनुमानित की गई हैं।
(ii).	विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए व्यय आवंटन का आधार	कर्मचारी और गैर-कर्मचारी संबंधित व्यय विभिन्न गतिविधियों और उपगतिविधियों के लिए शारंशक्ति लागत और प्रत्यक्ष लागत के आधार पर क्रमानुगत गतिविधि हेतु आवंटित किया गया है।
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत प्रदर्शित और लागत विवरणी में विचार किया गया निम्नलिखित शीर्षों का व्यय के तत्त्व पर विवरण दिया जाए।	
	(क). 2011-12 से 2012-13 तक कापरित सामाजिक दायित्व हेतु अंशदान	पत्र सं. पीडी-25021/10/2011-पीडी.॥ दिनांक 02.12.2011 के जरिए जारी किए गए सरकारी

		मार्गदर्शियों के अनुपालन में, बोर्ड के सामने एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। बोर्ड ने बी.आर. सं. 221 दिनांक 06.01.2011 के जरिए ₹ 1.65 करोड़ की राशि (2010-11 के कुल अधिशेष ₹ 55 करोड़ का 3%) सीएसआर हेतु विनिधान करने के लिए अनुमोदित किया है। मार्गदर्शियों के अनुरूप, सीएसआर के अंतर्गत गतिविधियों को वित्तपोषित करने के लिए एक निधि बनाई गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कार्पोरेट सामाजिक दायित्व के अंतर्गत कुल अंशदान क्रमशः ₹ 1,64,96,000/- और ₹ 74,00,000/- है।
	(ख). वर्ष 2011-12 के दौरान माल मूल्य भिन्नता.	वर्ष का माल मूल्य में अंतर ₹ 1,91,067.44 है जो भंडार समायोजन प्रविष्टि है।
	(ग). 2010-11 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए पेंशन ट्रस्ट हेतु अंशदान.	टीएएमपी द्वारा 2006 में (पेंशन लेवी) विशिष्ट दर 7% विशिष्ट उद्देश के लिए अर्थात् पेंशन निधि बनाने के लिए अनुमोदन किया गया था। पेंशन लेवी से प्राप्त / प्राप्त होने वाली आय वीमांकिक मूल्यांकन के मुताबिक पेंशन देयता पूरा करने हेतु आवश्यक कार्पस निर्माण करने के लिए पर्याप्त नहीं है। अतएव, पतन ने यह निर्णय लिया था कि पेंशन लेवी के परे पतन के सामान्य रेजर्व से वार्षिक अंशदान किया जाए।
	(घ). 2010-11 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए उपदान निधि हेतु अंशदान	उपदान ट्रस्ट निधि में उपलब्ध रकम, उपदान की ऊपरी सीमा ₹. 3.50 लाख से ₹ 10.00 लाख प्रति कर्मचारी तक बढ़ाए जाते और वेतन एवं मजदूरी में वृद्धि के कारण, 01/01/2012 से संशोधन देय है, बढ़ गई उपदान देयता पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है।
(iv).	वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत व्यय की एक मद ईएल नकदीकरण हेतु प्रावधान है। इस संबंध में, यह ध्यान में रखा जाए कि आमतौर पर प्रावधान के रूप में विचार किया गया व्यय को प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय की एक मद के रूप में विचार नहीं किया जाएगा।	वर्ष 2011-12 हेतु कर्मचारियों की अर्जित छुट्टी समान धन भुगतान हेतु ₹ 4.00 करोड़ की व्यवस्था की गई है। 31.03.2012 तक ₹ 22.92 करोड़ देयता के विरुद्ध निधि शेष ₹ 19.30 करोड़ है। अनुवर्ती वर्षों के दौरान घाटा पूरी की जाएगी और प्रक्षेपणाधीन वर्षों के लिए व्यवस्था की गई।
(v).	निम्नलिखित व्यय को विचाराधीन सभी वर्षों के अंतर्गत वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत विचार नहीं किए जाने के लिए कारण पर विवरण दिया जाए। (a). पी टी निधि हेतु अंशदान (b). सीपीएफ हेतु बोर्ड का अंशदान (c). पतन कर्म. कल्या. हेतु अंशदान (d). बी.सी. - पीएफआरडीए- टैर ।	जैसाकि ऊपर बताया गया है, कर्मचारी संबंधी लागत 'रेसिड्युअल प्रशासन' उपशीर्षक के अंतर्गत आवंटित किया गया है बाद में अन्य मुख्य / उप-गतिविधियों के अंतर्गत लागत विवरणियों में वेतन और मजदूरी के आधार पर आवंटित किया गया है।

(8)	नियोजित पंजी :	
	अचल परिसंपत्तियाँ:	
(i).	जैसाकि प्रपत्र-4बी के अंतर्गत प्रस्तावित है एमओपीटी ने 2012-13 से 2015-16 के दौरान सकल खंड में परिवर्धन प्रस्तावित किया है। इस प्रसंग में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें / रस्तुत करें:	एमओपीटी ने दिनांक 31 मई 2013 के ई-मेल के जरिए अचल परिसंपत्तियों में मुख्य निवेशों का प्रचलित स्थिति सूचित करते हुए (संशोधित) परिवर्धन प्रस्तुत किया है।
	(क). यह बयान के सिवाय कि सकल खंड में परिवर्धन मौजूदा प्लांट एवं मशीनरी का मरम्मत और व्यापार को अतिरिक्त ढांचागत संरचना उपलब्ध करवाने के लिए है, अन्यथा एमओपीटी ने विचाराधीन वर्षों के दौरान सकल खंड में प्रस्तावित ₹ 333 करोड़ का परिवर्धन हेतु औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। एमओपीटी विचाराधीन वर्षों में प्रस्तावित प्रत्येक परिवर्धन हेतु औचित्य प्रस्तुत करें।	
	(ख). प्रपत्र 4बी में सूचित अनुशानित निवेश 2012-13 (₹ 10519.04 लाख), 2013-14 (₹ 11499.00 लाख), 2014-15 (₹ 5000.00) और 2015-16 (₹ 5800.00 लाख), प्रपत्र 4ए में 2012-13 (₹ 10578.41 लाख), 2013-14 (₹ 11599.00 लाख), 2014-15 (₹ 5170.00 लाख), 2013-14 (₹ 11599.00 लाख), 2014-15 (₹ 5950.00 लाख) वर्षों के लिए सूचित सकल खंड परिवर्धन से मेल नहीं खा रहे हैं। एमओपीटी आकड़ों का भेलमिलाप करें।	प्रपत्र-4बी छोटी राशि की परियोजनाओं को निकाल के तैयार किया गया है; इसलिए, क्रमानुगत वर्षों के आकड़ों के बीच भिन्नता है। अब, एमओपीटी ने सभी परियोजनाओं को शामिल करने के बाद (अर्थात् छोटी राशिक की परियोजनाओं के साथ) संशोधित 4बी प्रस्तुत किया है।
	(ग). प्रपत्र 4बी के मुताबिक, एमओपीटी ने 2012-13 और 2013-14 वर्षों के दौरान रिसीविंग यार्ड कन्वेयरर्स और स्टैकर्स की पुनर्स्थापना पर विचार किया है। तथापि, प्रपत्र 4ए क्रमानुगत वर्षों के दौरान परिसंपत्तियों का सकल खंड से कथित परिसंपत्तियों की निष्कासन प्रतिविम्बित नहीं कर रहा है। अतएव, कथित भर्तों को एकल खंड से विकाल दे और उनके विक्री पर लाभ / हानि को, यदि कोई होतो, लागत विवरणियों में हिसाब में ले।	रिसीविंग यार्ड कन्वेयरर्स और स्टैकर्स जैसे परिसंपत्तियों की पुस्तक मूल्य शून्य है और इसलिए लागत विवरणी में इन परिसंपत्तियों की मूल्य शामिल नहीं की गई। इस परिसंपत्तियों के पूर्यस्थापन टेंडर मूल्य में इन पुराने परिसंपत्तियों की मूल्य शामिल है।
	(घ) वर्ष 2012-13 हेतु प्रस्तावित परिवर्धन की वर्तमान स्थिति प्रस्तुत करें।	एमओपीटी ने 2012-13 के संशोधित परिवर्धन सूची प्रस्तुत की।
	(ङ). 2013-14 वर्ष हेतु प्रस्तावित परिवर्धन के संदर्भ में प्रारंभ की गई कार्रवाई की	एमओपीटी ने 2013-14 के संशोधित परिवर्धन सूची प्रस्तुत की है।

	वर्तमान स्थिति प्रस्तुत करे।	
	(च). यह नोट किया जाए कि नियोजित पूंजी परिकलन हेतु केवल पूर्ण (निर्मित) प्रारंभ किए गए परिसंपत्तियों को ही गिनती में लेना चाहिए। निर्माणाधीन (परिसंपत्तियों) पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। इस संदर्भ में पुष्टि करे:	पुष्टि किया जाता है कि एमओपीटी ने नियोजित पूंजी परिकलन हेतु केवल पूर्ण किए गए और प्रारंभ किए गए परिसंपत्तियों पर ही विचार किया है।
	(छ). पुष्टि करे कि 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए सकल खंड में परिवर्धन के रूप में प्रस्तावित पूंजीगत प्रणाली पतन द्वारा विचार की गई पंचवर्ष योजना के अनुरूप है।	संशोधित प्रस्ताव में, पूंजीगत व्यय पंच वार्षिकी योजना विचारों के मुताबिक लिया गया है।
	(ज). विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों को परिसंपत्तियों का शुद्ध खंड आबंटित किए जाने का आधार परिकलनों के साथ प्रस्तुत करे।	मुख्य गतिविधियों / उप-गतिविधियों अभिज्ञापित परिसंपत्तियां लागत के साथ उस गतिविधि के लिए आबंटित की गई हैं। व्यवस्थापन और सामान्य गतिविधि के अंतर्गत अभिज्ञापित परिसंपत्तियां सभी गतिविधियों के लिए कुल लागत में उनकी क्रमानुगत लागत के आधार पर प्रभाजित की गई हैं। विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधि हेतु परिसंपत्तियों का शुद्ध खंड आबंटन हेतु परिकलन प्रस्तुत किया गया है।
	(i). हालांकि एमओपीटी ने परिसंपत्तियों का सकल खंड में वृहत परिवर्धन प्रक्षेपित किया है, पतन द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र 9 प्रस्तावित परिवर्धन उद्देश्य के लिए एस्क्रो खाते की निधि का उपयोग प्रतिबंधित नहीं करता है। एमओपीटी आने प्रपत्र 9 संशोधन पर विचार करे।	एमओपीटी ने एस्क्रो खाते से उपयोग की गई निधि दर्शाए हुए अपने संशोधित प्रपत्र 9 प्रस्तुत किया है।
	(j). एस्क्रो खाते में बचे राशि का उपयोग करते हुए खर्च किया गया अथवा खर्च करने के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय की मद प्रस्तुत करे। यह ध्यान में रखा जाए कि मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3. के अनुबंध के मुताबिक एस्क्रो खाते से किया गया निवेश आरओसीई प्राप्त करने के लिए योग्य नहीं होंगे। तदनुसार, एमओपीटी आरओसीई परिकलन उद्देश्य हेतु एस्क्रो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्ति मदों को निष्कासित करे। इस प्रकार निष्कासित की गई परिसंपत्ति मदों की विवरण 2005-06 से 2015-16 तक वर्षवरी प्रस्तुत करे।	एमओपीटी ने एस्क्रो खाते से वित्त पोषित और नियोजित पूंजी से निष्कासित परिसंपत्ति सूची का विवरण प्रस्तुत किया है।
	(झ). एमओपीटी द्वारा वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय से एक मोबाइल हार्वर क्रेन खरीदी करने के लिए प्राप्त किया गया ₹ 13 करोड़ अनुदान पर लागत विवरण में किया गया	प्रस्तावित हार्वर मोबाइल क्रेन की पूंजीगत लागत ₹ 31.06 करोड़ है। ₹13.00 करोड़ अनुदान वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय द्वारा प्राप्त हुआ है। अतएव, ₹ 18.06 करोड़ लागत विवरणी में दर्शाया

	व्ययहार पर विवरण दें।	गया है।
	कार्यकारी पूंजी:	
	2009-10 से 2015-16 तक वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी अनुमानित नहीं किए जाने के लिए कारण पर विवरण दें।	पतन प्रदत्त सेवाओं की राशि पहले ही प्राप्त करती है इसलिए कार्यकारी पूंजी अनुमानन शून्य है।
डी.	दरमान	
(i).	एमओपीटी ने एमओपीटी के प्रचलित प्रशुल्क में वृद्धि पर विचार करते हुए अपने प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध करवाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं / सुविधाएं और उपयोगकर्ताओं को मिलने वाली सुधारित उत्पादन उपलब्धियां, प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देते हुए, सूचीबद्ध करें।	जैसाकि इसके पहले कहा गया है, अतिरिक्त सेवाएं / सुविधाएं विरल मद हैं जो पतन के लिए बहुत कम आय देती हैं। सेवाओं को नियंत्रित करने के लिए दर प्रस्तावित की गई है।
(ii).	1.2.(vi)(क) पर प्रस्तावित नोट 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुरूप संशोधित करें और भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित प्राइम लेडिंग दर के अनुरूप ब्याज दर उन्नयन करें।	1.2. (vi) (क) पर नोट संशोधित किया गया है।
(iii).	आनंद यात्रा नावों पर पतन देयता लेवी नहीं की जाने के संदर्भ में भाग-1 के खंड ए के अंतर्गत नोट 3 (i) पर प्रदत्त व्यवस्था को निकाल दिये जाने का कारण पर विवरण दें।	प्रस्तावित दरमान में, आनंद यात्रा नावों पर पृथक वर्गीकरण के अंतर्गत विचार किया गया है और समेकित प्रभार प्रस्तावित किया गया है। अतएव, पतन देयता की वसूली निकाल दी गई।
(iv).	भाग-1 के भाग सी के अंतर्गत मौजूदा अनुसूची II कार्गो लदान / उतार प्रचलनों में कार्यरत पोतों अथवा यात्रियों को उतारना चढ़ाना और कार्गो लदान / उतार प्रचलनों अथवा यात्रियों को उतारना चढ़ाना प्रचलनों में काम नहीं करने वाले पोतों के लिए पृथक लंगरगाह प्रभार प्रदान करती है। एमओपीटी ने अब सर्व प्रकार के पोतों पर लागू करने के लिए एकीकृत लंगरगाह प्रभार प्रदत्त करते हुए एक ही अनुसूची प्रस्तावित की है। यह देखा गया है इस प्रकार का बदलाव कुछ उपयोगकर्ता समूहों के लिए दरों की वृद्धि और अन्य उपयोगकर्ता समूह हेतु दरों में कटौती का कारण बन रहा है। प्रस्तावित संशोधित ढांचा प्राप्त किए जाने का आधार पर विवरण सूचित किया जाए। साथ ही, एमओपीटी दर ढांचे में प्रस्तावित संशोधनों पर गौर करते हुए राजस्व प्रभाव विश्लेषण प्रदर्शित करते हुए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	लंगरगाह, उथले जल के पश्चिम प्रांत में पोतों का व्यर्थ समय पर रोक लगाने के लिए बंदरगाह प्रभारों में बदलाव प्रस्तुत किया गया है। इसके आगे, कार्गो प्रहस्तन के बिना लंगरगाह में बेकार ठहराए गए पोतों, जो पतन की क्षमता पर बेकार छवि डालते हैं, पर रोक लगाने हेतु प्रचलित दरमान बहुत कम हैं। इसके आगे, चूंकि प्रचलित दर पोत की माप का लिहाज नहीं करता है, बड़े पोतों के बराबर भुगतान किए जाना छोटे पोतों पर अन्याय होगा। कृपया यह ध्यान में रखा जाए कि यदि प्रस्तावित बदलाव पर विचार किए जाने के बावजूद, इस शीर्ष के अंतर्गत प्रदर्शित कुल आय में कोई बदलाव नहीं होगी।
(v).	मौजूदा अनुसूची II के अंतर्गत भाग - 1 के	बर्ज जेट्टियों पर ठहराए गए बर्जस का आना

	खंड सी अंतर्गत मौजूदा नोट 6 (बार्ज अनलोडिंग जेट्टियों पर बर्थ किराया लेवी के संबंध में) और 10 (मूरिंग डॉलफिस पर कार्गो प्रहस्तन अथवा बेकार ठहराए गए पोतों द्वारा अतिरिक्त प्रभार भुगतान के प्रसंग में) को निकाल दिये जाने के लिए कारण पर विवरण दिया जाए।	जाना मॉनीटर करने में आ रही प्रचालन कठिनाइयों के कारण, बार्जों पर पतन विषयगत प्रभारों को लागू नहीं कर रहा है।
(vi).	मौजूदा अनुसूची II के अंदर भाग - 1 के खंड सी अंतर्गत मौजूदा नोट सं. 14 (कार्यक्षमता से जुड़ी प्रशुल्क योजना) का निष्कासन हेतु किया गया प्रस्ताव के लिए कारण बताइए।	टीएमपी ने 1979 में स्थापित यांत्रिक लौह अयस्क प्रहस्तन पर कार्यक्षमता आधारित प्रशुल्क योजना प्रारंभ किया है। इस सुविधा ने अपनी आर्थिक जीवन समय पूरा कर लिया है और इसलिए पुरानी यंत्र से इष्टतम क्षमता पर काम किए जाने के लिए अपेक्षित करना ठीक नहीं होगा। निर्धारित मानदंड के कारण, हमेशा पतन नुकसान उठा रहा है। अतएव, यान अनुरोध किया जाता है कि सुविधा की मरम्मत किए जाने तक कार्यक्षमता से जुड़ी प्रशुल्क योजना को आस्थगित करे।
(vii).	प्रचलित अनुसूची ए का भाग-1 के भाग डी अंतर्गत उथले जल सीमा में और उथले जल के बाहर बार्जों के जरिए जल आपूर्ति हेतु प्रदत्त प्रभारों को निष्कासन हेतु प्रस्तावित के लिए कारण पर विवरण दे।	पतन के जल-वार्जों के माध्यम से जल-आपूर्ति की पहले की सुविधा रोक दी गई है। जलापूर्ति सेवा ठेके पर दी गई और इसलिए इस मद को निष्कासित करने के लिए प्रस्ताव किया गया है।
(viii).	एमओपीटी ने स्टील पाइप पर पोतघाट शुल्क प्रभार लेवी हेतु भाग II के भाग ए के अंतर्गत मौजूदा सानुसूची अंतर्गत प्रदत्त पोतघाट शुल्क प्रभारों में ₹ 84/- तक प्रस्ताव किया है। एमओपीटी कृपया स्टील पाइप की पोतघाट शुल्क दर प्राप्त करने के लिए विस्तृत परिकलन और इस मद के अंदर पतन द्वारा उपाजित की जाने वाली वर्षवारी आय प्रस्तुत करे।	पृथक परिकलन नहीं किया गया है। तथापि, पट्टोसी पतन में प्रचलित दर पर विचार किया गया है। एमओपीटी ने दिनांक 5 जून 2012 के अपने ई-मेल के जरिए बताया है कि स्टील पाइप, आयात और निर्यात कार्गो पर (प्रस्तावित) दरमान में पोतघाट शुल्क शामिल करने की आवश्यकता महसूस की गई चूंकि इन दिनों हमारे पतन पर स्टील पाइप का प्रहस्तन किया जा रहा है और इस वस्तु हेतु कोई विशिष्ट पोतघाट शुल्क प्रभार प्रदान नहीं किए गए हैं। प्रहस्तित स्टील पाइप भिन्न माप / डाया के हैं और प्रस्ताव किया गया है कि प्रहस्तित वस्तु निष्पादन पर ₹ 60/- प्रति टन प्रभार्य किया जाए। (पारादीप पतन पर स्टील पाइप हेतु पोतघाट शुल्क ₹ 51/- प्रति टन है।) एमओपीटी ने दिनांक 5 जून 2013 के अपने ई-मेल के जरिए ग्लानाइट और मारबल्स के पोतघाट शुल्क के प्रसंग में स्पष्ट किया है कि केवल ड्रेड

		एंग्रेव किए गए मरबल्स का प्रहस्तन ही पत्तन पर किया जा रहा है। अतएव, अन-ड्रेस्ड / ड्रेस्ड मरबल्स / ग्रनाइट का गलत व्याख्यान से बचने के लिए प्रचलित दरमान का वर्गीकरण निष्कासित की गई है।
(ix).	आनंद यात्रा नावों, पोतों और अन्य छोटे क्राफ्ट्स पर, इन्हे कार्गो के रूप मानते हुए, मूल्य आधारित पोतघाट शुल्क प्रस्तावित किए जाने का तर्क प्रस्तुत किया जाए। इसके बावजूद, जैसाकि इस नोट की शेषभाग में बताया गया है, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अंतर्गत मूल्य आधारित प्रभावों को प्रदान करना अनुमय नहीं है।	जैसाकि इसके पहले ही जवाब में बताया गया है, बहुत विरल सेवाओं के संदर्भ में नवीन प्रशुल्क मद प्रारंभ किए गए हैं। नियमित प्रशुल्क के आभाव से, पत्तन को दर निर्धारण कठिन हो रहा है और जिस पर व्यापार सवाल उठा रहा है। अतएव, मूल्यआधारित दर प्रस्तावित की गई है। मूल्य आधारित दर पड़ोसी पत्तन में भी वसूल की जा रही है।
(x).	एमओपीटी ने मूरिंग डॉलफिस पर 1 जून से 30 सितंबर की अवधि के दौरान अनियमित उपयोगकर्ता / नवीन निर्यातकों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो पर ₹ 50 प्रति टन की मॉनसून लेवी शामिल किया है। इस संदर्भ में, एमओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करे	मूरिंग डॉलफिस का निर्माण व्यापार की मांग के मुताबिक किया गया है और इसके बावजूद यह देखा गया है कि व्यापार द्वारा मूरिंग डॉलफिस का उपयोग उनकी सुविधा के मुताबिक किया जा रहा है। कुछ अनियमित निर्यातक, साफ मौसम के दौरान पंजिम पत्तन सेवाएँ उपयोग करते थे और बारिश में सुरक्षा करणों से मूरिंग डॉलफिस पर आते थे। इसके कारण, इस पत्तन के नियमित उपयोगकर्ताएँ हेतु कठिनाइयों का सामना करना पड़ता था और अतएव, व्यापार से चर्चा कर के और उनके सम्मति लेकर ही यह निर्णय लिया गया है कि उन उपयोगकर्ताओं से, जो साफ मौसम में देहली सीमा तक पत्तन का उपयोग नहीं करते हैं, उन पर ही मॉनसून लेवी प्रभाव की जाएगी। मॉनसून लेवी भुगतान करने के लिए व्यापार को कोई आपत्ति नहीं है। मॉनसून लेवी की वसूली उपयोगकर्ताओं से मनली गई है। अवलोकन हेतु उपयोगकर्ताओं से ती गई बैठक की व्यवृति की एक प्रति संलग्न है।
	(क). प्रस्तावित मॉनसून लेवी प्रपट करने के लिए विस्तृत परिकल्पना	
	(ख). यह दिखाई देती है कि लेवी की तत्त्व दंडात्मक है और एमओपीटी कथित लेवी हेतु कोई अतिरिक्त सेवाएँ उपलब्ध नहीं करेगी। इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.11.1 के अनुबंध ध्यान में रखते हुए, मॉनसून लेवी की औचित्य प्रस्तुत करे।	
	(ग). पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से देखा गया है कि पत्तन ने 16 जून 2011 से ₹ 50 प्रति एमटी की मॉनसून लेवी की वसूली प्रारंभ कर दी। इस संदर्भ में, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के मुताबिक, जहाँकभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा / कार्गो हेतु कोई विशिष्ट दर उपलब्ध नहीं है, पत्तन को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना होगा। प्रस्ताव की प्रस्तुति के साथ साथ, उचित दर अधिसूचित किए जाने तक पत्तन प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू सकती है, बशर्ते कि प्राप्ति की गई तदर्थ दर अधिसूचित तुलनीय सेवा / कार्गो दर पर आधारित हो और इस पर पत्तन/टर्मिनल और संबंधित उपयोगकर्ता के बीच आपसी संज्ञौता	

	की गई हो। मॉनसून लेवी के प्रसंग में हमें कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। यह ध्यान में रखा जाए कि यदि एमओपीटी द्वारा 16 जून 2011 से मॉनसून लेवी प्रभार्य की जा रही हो तो वह 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के दायरे में नहीं आती है।	
(xi).	यह बताते हुए कि एमओएचपी स्थित प्लॉट पर कार्गो उनलोडिंग हेतु, शिप पर कार्गो लोडिंग और स्टेकिंग हेतु प्रहस्तन प्रभार सम्मिश्रित है एक नवीन नोट भाग-II के भाग ए के अंतर्गत अनुसूची IV में नोट .5 के रूप में शामिल किए जाने के लिए कारण बताइए	सम्मिश्रित प्रभारों के लिए प्रदत्त सेवाओं को प्रचलित दरमान में उल्लेख नहीं की गई। इसे स्पष्ट करने के लिए, एमओपीटी पर प्रहस्तन हेतु सम्मिश्रित प्रभार के बारे में एक नवीन नोट प्रस्तावित किया गया है।
(xii).	यह देखा गया है कि एमओपीटी ने भाग-II के खंड सी और डी के अंतर्गत कुछ आयात निर्यात कार्गो हेतु प्रदत्त भंडारण दरों में वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। कारण बताइए	भंडारण दरों पर भी दरों के सामान्य संशोधन लागू किया जाए।
(xiii).	प्रचलित अनुसूची I (बी) के भाग-II के खंड डी के अंतर्गत बाक्साइट भंडारण हेतु भूमि का किराए निकाल दिये जाने हेतु किए गए प्रस्ताव हेतु कारण बताइए।	पतन ने जैसाकि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है सभी बल्क कार्गो के संदर्भ में क्षेत्र के बजाए प्रति टन आधार बना लिया है और केवल बाक्साइट असावधानी के कारण मौजूदा भाग-II के खंड डी के अंतर्गत अनुसूची I (बी) में शामिल नहीं किया गया है।
(xiv).	भाग - II के खंड ई के अंतर्गत प्रदत्त कार्गो प्रहस्तन लेबर प्रभारों में वृद्धि प्रस्तावित नहीं की जानेका कारण पर विवरण दिया जाए।	कार्गो प्रहस्तन लेबर प्रभारों में वृद्धि इसलिए प्रस्तावित नहीं की गई क्योंकि यह गतिविधि अधिशेष में है
(xv).	एमओपीटी ने प्रस्तावित दरमान भाग-II के खंड जी अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो हेतु पोतघाट शुल्क की मूल्य आधारित दरों को प्रदत्त करना प्रारंभ किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.2.2 पतन न्याया की दरमान से मूल्य आधारित दरों को हटा दी जाने के लिए अनुबंध करती है। इस परिदृश्य में, अब एमओपीटी के दरमान में मूल्य आधारित दरमान शामिल करना उचित दिखाई नहीं देती है। जैसाकि प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंध किया गया है, एमओपीटी, प्रहस्तन लगत और कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण के दौरान आवश्यक विशिष्ट देखरेख के आधार पर सभी कार्गो गदों की पोतघाट शुल्क दर प्रस्तावित करे।	यह पता चला है कि कुछ महापतनों में अब भी मूल्य आधारित दरें वैध हैं इस पतन में ब्रेक बल्क का प्रहस्तन किया जा रहा है जबकि राजस्व बहुत ही कम है अतएव, मूल्यआधारित दर प्रस्तावित की गई है.
(xvi).	एमओपीटी ने भाग IV के खंड सी अंतर्गत	नविन उपस्कर हेतु किराया प्रभारों की परिकलन

	मौजूदा अनुसूची I के अंतर्गत कुछ अतिरिक्त कार्गो प्रहस्तन गतिविधियाँ हेतु किराया प्रभार प्रस्तावित किया है। एमओपीटी कथित अनुसूची में प्रत्येक नवीन उपस्कर के लिए प्रस्तावित किराया दर प्राप्त करने के लिए विस्तृत परिकलन और इस मद में पतन द्वारा उपाजित की जाने वाली वर्षवारी अतिरिक्त आय प्रस्तुत करे।	संलग्न है। यह उपस्कर कभी कभी किराये पर लिए जाएंगे और इसलिए राजस्व बहुत कम होगा। एमओपीटी ने दिनांक 5 जून 2013 के अपने ई मेल के जरिए यह भी कहा है कि इसने दरमान में 10 टन दाल क्रेन, 11 टन एसीई क्रेन, 45 टन ओमेगा मोबाईल क्रेन और 75 टीआईएल क्रेन जैसे क्रेनों के लिए किराया प्रभारों को प्रारंभ करने के लिए प्रस्ताव किया गया है। यह सर्व क्रेन पतन द्वारा खरीदी गई पुरानी क्रेन है। इन्हें लौह अयस्क संयंत्रण की मरम्मत एवं अनुरक्षण दौरान उपयोग की जा रही है। तथापि, जब भी मरम्मत एवं अनुरक्षण कार्य ठेकेदार को दिया जाएगा तब यह क्रेनों को निजी पक्षकारों को किराये पर दी जाती है। इसके आगे, यह सूचित किया जाता है कि इन क्रेन का उपयोग पतन के सामान्य कार्गो प्रचलन में नहीं किया जाता है वर्ष 2012-13 के किराया प्रभारों से आय ₹5,98,856/- थी।
(xvii).	एमओपीटी के प्रचलित दरमान के भाग - IV के खंड सी के अंतर्गत मौजूदा अनुसूची - II रीच स्टेकर्स हेतु प्रति टन और 8 घंटों की प्रति पाली के आधार पर किराया प्रभार लेवी करने के लिए अनुमोदन देती है। प्रस्तावि दरमान में, यह पता चलता है कि एमओपीटी ने 8 घंटे पाली आधारित लेवी को निकाल दी है। निष्कासन हेतु कारण बताइए।	पतन में कंटेनर यार्ड प्रबंधन आउट-सोर्स किया गया है। पतन के समित्व के अंदर कोई रिच स्टेकर नहीं बचे है। किराया प्रभार प्रति हलचल के आधार पर न कि 8 घंटे पाली के आधार पर लागू होंगे। पतन के उपयोगकर्ता अधिक तर रीच स्टेकर का उपयोग प्रति हलचल के आधार पर कर रहे हैं, इसलिए, 8 घंटे लेवी प्रभार निकाल दिये जाने के लिए प्रस्ताव किया गया है।
(xviii).	एमओपीटी के प्रचलित दरमान के भाग -IV के खंड सी के अंतर्गत मौजूदा अनुसूची II हार्बर क्षेत्र में ट्रक्स प्रवेश हेतु प्रभार प्रदान करती है। प्रस्तावित दरमान में, यह देखा गया है कि एमओपीटी ने कथित लेवी को निकाल दी। निष्कासन हेतु कारण बताइए।	पतन ने हार्बर प्रवेश अनुज्ञापत्र जारी को यंत्रीकृत किया है और निवेश के आधार पर पृथक प्रभार निर्धारित किया गया है। चूंकि दरमान के भाग - IV के खंड सी के मौजूदा अनुसूची II के अंदर दिये गए प्रभार केवल दोहराना होगा इसलिए इसने निकाल देने के लिए प्रस्ताव रखा गया है।
(xix).	एमओपीटी दरमान के भाग-IV के खंड सी के अंतर्गत मौजूदा अनुसूची III कर्मचारी, खाद्य-पदार्थ कलपुर्ज इत्यादि परिवहन हेतु लॉन्चों के किराया प्रभार प्रदान करती है। प्रस्तावित दरमान में, देखा गया है कि एमओपीटी ने कथित लेवी को निकाल दी है। निष्कासन हेतु कारण बताइए।	पतन कर्मचारी एवं खाद्य-पदार्थ परिवहन हेतु किराया लॉन्च सेवा प्रदत्त नहीं कर रहा है। अतएव, प्रस्ताव में प्रदत्त प्रभारों को निकाल दिया गया है।
(xx).	एमओपीटी दरमान के भाग-IV के खंड सी के अंतर्गत अनुसूची - III में प्रदत्त प्रचलित दर में 50% वृद्धि मांग ने के लिए कारण बताइए।	दरमान के भाग-IV के खंड सी, अनुसूची - III के अंतर्गत प्रदत्त प्रभार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंदर आते हैं, जिसके लिए 50% ऊर्ध्वमुखी

		वृद्धि प्रस्तावित की गई है। मार्केट हलतों के कारण ईंधन लागत और वेतन संशोधन के कारण कर्मचारियों के वेतन में यथेष्ट वृद्धि हुई है। पहले से ही वर्ग-III & IV हेतु 1.1.2012 से वेतन संशोधन देय है। अतएव, लागत में इनका विचार किया गया है। तथापि, यह सेवाएँ व्यापार द्वारा बहुत कम उपयोग किया जा रहा है और पतन द्वारा न कि बराबर आया उपार्जन की जा रही है।
(xxi).	एमओपीटी ने प्रस्तावित दरमान के भाग - IV के खंड सी के अंतर्गत अनुसूची IV में 'भीड़-भाड़ प्रभार' शामिल किया है। इस संदर्भ में, एमओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करे:	पतन के पास सीमित जल क्षेत्र उपलब्ध है। इसी सीमित क्षेत्र में, सुरक्षा करणों के लिए तैरती क्राफ्ट उथले-जल के पूर्व में नाव ठहराते हैं। चूंकि कार्गो वाहक पोतों के अलावा बर्जस और मछवारे पोतों की हलचल अधिक है, पार्किंग के जरिए (पोत) हलचल में बाधा डालने वाले पोतों को रोकने के लिए भीड़ भाड़ प्रभार प्रस्तावित किया गया है और वे दंडात्मक तत्व के हैं इसलिए अधिक स्तर पर रखा गया है। इस स्थिति के जरिए उद्भूत होने वाला राजस्व बहुत कम होगा क्योंकि यह प्रभार राजस्व हेतु प्रस्तावित नहीं किए गए बल्कि केवल कार्गो पोत हलचल को बढ़ावा देने हेतु प्रस्तावित किया गया है।
	(क). प्रत्येक प्रकार के पोत हेतु प्रस्तावित भीड़भाड़ प्रभारों को प्राप्त करने के लिए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे।	
	(ख). यह दिखाई देता है कि लेवी का तत्व दंडात्मक है और कथित लेवी के लिए एमओपीटी कोई अतिरिक्त सेवा उपलब्ध नहीं करेगा। इस पृष्ठ भूमि में, एमओपीटी 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.11.1 के अनुबंध ध्यान में रखते हुए, भीड़भाड़ प्रभारों का औचित्य साबित करे।	
	(ग). इस प्राधिकरण हेतु प्रभार्य दर शाशित करने वाली शर्तों को प्रदान करना आवश्यक है। अतएव, एमओपीटी प्रस्तावित दरों को नियंत्रित करने के लिए मसौदा शर्तों को प्रस्तुत करे।	
	(घ). "प्रति प्रवेश", "प्रति दिन" और "प्रति जीआरटी प्रति घंटा" जैसे भिन्न भिन्न इकाई लेवी प्रस्तावित किए जाने का आधार पर विवरण दिया जाए।	
	(ड). भीड़-भाड़ प्रभार वसूल किए जाने के कारण अनुमानित वर्षवरी अतिरिक्त आय उपार्जन	

10.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है, एमओपीटी ने दिनांक 19 नवंबर 2012 के अपने पत्र के जरिए वर्ष 2012-13 के अनुमानों को और वर्ष 2013-14 और 2015-16 के अनुमानों को भी अद्यतन करते हुए संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत किया है। अपने संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियां नीचे संक्षिप्त में दी गई हैं:

- (i). संशोधित प्रस्ताव वित्तवर्ष 2012-13 के पहले छः महीनों के वास्तविकों पर आधारित है।
- (ii). वर्ष 2012-13 के दौरान, अर्थात् अक्टूबर 2012 तक पतन ने पिछले वर्ष के तदनुरूप अवधि की यातायात 20.01 एमएमटी के विरुद्ध 13.43 एमएमटी की कुल यातायात प्रहस्ति

किया है। इस प्रकार, यातायात में 33% घटाव है। वर्ष 2010-11 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए संशोधित यातायात नीचे तालिका में दी गई है:

वर्ष	अनुमान / वास्तविक	यातायात (मिलियन टन में)
2010-11	वास्तविक	50.02
2011-12	वास्तविक	39.00
2012-13	अनुमान	25.02
2013-14	अनुमान	35.00
2014-15	अनुमान	46.09
2015-16	अनुमान	47.80

- (iii). हमारे यातायात में लौह अयस्क मुख्य कार्गो है और अक्टूबर 2012, तक पिछले वर्ष की तदनुकूल अयधि की तुलना में, 50% तक घट गया था। राज्य सरकार द्वारा लौह अयस्क पर लगाए गए प्रतिबंध के अतिरिक्त, माननीय भारत के सर्वोच्च न्यायालय, गोवा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने भी 24.09.2012 से बर्थ सं. 10 एवं 11 पर कोयला और कोक प्रहस्तन पर नियंत्रण लगा दिया है।
- (iv). उपरोक्त कारकों पर गौर करते हुए, वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान प्रहस्तन किए जाने वाले कुल यातायात क्रमशः 25एमएमटी और 35एमएमटी तक प्रक्षेपित किया गया है। 2014-15 और 2015-16 वर्षों के यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 46एमएमटी और 47एमएमटी तक बनाया रखा गया है। तथापि, इसके बारे में एमओपीटी निश्चित नहीं है।
- (v). संशोधित बजट अनुमान 2012-13 और 2013-14 के बजट अनुमान बोर्ड द्वारा इसकी दिनांक 9 नवंबर 2012 की बैठक में अनुमोदित किया गया है। बोर्ड नोट की एक प्रति प्रस्तुत की गई है। वर्ष 2012-13 हेतु शुद्ध घाटा (-) 70.96 करोड़ है। वर्ष 2013-14 हेतु अनुमानित शुद्ध अधिशेष केवल ₹ 1.40 करोड़ है। वर्तमान में पतन वित्त संकट में है। दिसंबर 2012 तक खनन गतिविधि प्रचालन की संकेत दिखाई नहीं दे रहे हैं। यदि यही स्थिति कुछ और दिन चलेगी तो, हम हमारे कर्मचारियों के वेतन मजदूरी भुगतान नहीं कर सकेंगे।
- (vi). गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा कोयला और कोक पर लगाए गए प्रतिबंध के कारण, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के जरिए हार्वर मोबाइल क्रेन से प्राप्त होने वाला राजस्व प्रक्षेपण 2013-14 से कम कर दिया गया है।
- (vii). समग्र पतन हेतु, और भिन्न मुख्य गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरणी प्रपत्र सं. 3ए में, प्राधिकरण द्वारा याददा निर्धारित, तैयार की गई है। संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई है:

(₹ लाख में)

क्र.सं.	गतिविधियाँ / उप-गतिविधियाँ	अधिशेष / घाटा 2012-13		अधिशेष / घाटा 2013-14		अधिशेष / घाटा 2014-15		अधिशेष / घाटा 2015-16		कुल अधिशेष / घाटा 2013-14 से 2015-16 तक	औसत %		प्रस्तावित प्रचालन संतोषन
		(₹ लाखों में)	आय वश %	(₹ लाखों में)	आय वश %	(₹ लाखों में)	आय वश %	(₹ लाखों में)	आय वश %	(₹ लाखों में)	आय वश %		
1	पतन समग्र रूप से	-14695.26	-60.77%	-11257.98	-35.32%	-9126.67	-23.95%	-10474.49	-26.45%	-30859.14	-28.57%		
2	कार्गो / क्रेनर प्रहस्तन गतिविधि	-8005.12	-68.30%	-6417.60	-40.44%	-6079.03	-32.52%	-7949.61	-41.81%	-20445.24	-38.28%		

	(i) अवसक प्रहस्तन गतिविधि	-7418.88	-102.02%	-5891.49	-58.22%	-6101.08	-51.35%	-7761.01	-63.53%	-19753.58	-57.70%	40% वृद्धि
	(a) एमओपीटी	-9858.65	-182.42%	-6981.85	-112.53%	-7033.61	-114.81%	-11684.90	-129.95%	-30710.36	-119.10%	
	(b) प्रवाह पर अवसक	1865.70	100.00%	2137.64	100.00%	3132.58	100.00%	3224.97	100.00%	8495.19	100.00%	
	(ii) सामान्य कार्या	-734.55	-55.70%	-1381.53	-174.51%	-1773.36	-122.67%	-1813.81	-122.41%	-5468.70	-140%	40% वृद्धि
	(iii) गेटा/म	-186.71	-271.77%	-87.79	-51.21%	-80.63	-47.57%	-79.35	-46.71%	-247.77	-49%	40% वृद्धि
	(iv) पीओए	253.98	29.34%	220.69	28.32%	255.20	27.75%	275.87	29.13%	751.76	27%	कोई वृद्धि नहीं
	(v) सीएच एलडी	79.06	3.60%	1222.49	33.67%	1820.84	37.87%	1429.69	34.09%	4273.02	35%	कोई वृद्धि नहीं
3	पेन संबंधी गतिविधि	-8410.76	122.55%	-7165.57	-74.35%	-5998.56	-48.96%	-6234.90	-49.79%	-19399.03	-57.70%	
	(i) बर्निंग एवं मूरिंग	-903.42	-28.06%	-928.71	-21.36%	159.19	2.85%	213.54	3.79%	-553.98	-5%	कोई वृद्धि नहीं
	(ii) पाइपटैज एवं टोविंग	-4403.63	-177.54%	-3569.01	-99.52%	-3641.33	-80.15%	-3862.95	-82.07%	-11073.29	-87%	50% वृद्धि
	(iii) पतन सेवार्	-2728.62	-253.26%	-2299.27	-145.21%	-2094.61	-105.25%	-2140.45	-104.43%	-6534.33	-118%	
	(iv) जल आपूर्ति	-374.87	-438.92%	-370.58	-28/27%	-421.80	-326.98%	-445.04	-345.00%	-1237.42	-320%	
4	रेल्वे	2390.51	54.94%	3045.85	59.85%	3747.26	63.64%	4557.05	67.28%	11350.16	64%	—
5	संपदा	-669.89	-53.74%	-720.64	-56.41%	-796.36	-62.56%	-848.01	-65.13%	-2365.01	-61%	40% वृद्धि

विवरणी से यह देखा जा सकता है कि प्रचलित दरमान पर प्रक्षेपणाधीन वर्षों (2013-14 से 2015-16 तक) समग्र पतन की घाटा ₹ 308.59 करोड़ तक परिगणित होती है। संशोधित प्रस्ताव में मांगी गई प्रतिशत वृद्धि पिछले प्रस्ताव के स्तर पर ही है। इस के लिए मुख्य कारण धाटी यातायात के कारण घाटे राजस्व की क्षतिपूर्ति वेतन और मजदूरी (ओटीए), विद्युत, भरम्मत और अनुरक्षण, मूल्यह्रास, टग किराया प्रभार, पेंशन ट्रस्ट निधि और उपदान ट्रस्ट निधि पर व्यय कम कर की जा रही है, जो वास्तविक आधार पर लिया गया है जबकि इसके पहले प्रस्ताव में वे अनुमानित थे।

10.2. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है, एमओपीटी ने संबद्ध उपयोगकर्ताओं को संशोधित लागत विवरणी भेज दी ताकि संशोधित प्रस्ताव पर वे अपनी टिप्पणियाँ टीएएमपी को प्रस्तुत कर सकें। उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणी, एमओपीटी फीडबैक सूचना के रूप में भेज दी गई थी। एमओपीटी ने उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों के टिप्पणियों पर अपनी व्याख्या प्रस्तुत की। मेसर्स अडानी मुरगाव पोर्ट टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एमपीटीपीएल) ने दिनांक 11 फरवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए एमओपीटी के जवाब पर अपनी टिप्पणियाँ भी भेज दी।

10.3. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है, जीएमओईए ने दिनांक 23 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए एमओपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की। एमओपीटी ने दिनांक 6 फरवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए जीएमओईए की टिप्पणियों पर अपना जवाब दिया है। जीएमओईए ने दिनांक 5 मार्च 2013 के अपने पत्र के जरिए एमओपीटी के जवाब पर अपना राय व्यक्त किया है। एमओपीटी ने दिनांक 16 मार्च 2013 के अपने पत्र के जरिए जीएमओईए के राय पर अपना जवाब दिया है।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियाँ तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) मुरुगाँव पत्तन न्यास (एमओपीटी) का मौजूदा दरमान इस प्राधिकरण द्वारा आखिरी बार 14 मई 2010 को अनुमोदित किया गया था और यह आदेश 31 मार्च 2013 तक वैधता वाले प्रशुल्क के साथ 10 जून 2010 को अधिसूचित किया गया था।

अपने दरमान की वैधता समाप्त होने से काफी पहले, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 जून 2012 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का जवाब देते समय, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 नवम्बर 2012 द्वारा संशोधित लागत विवरण दाखिल किए थे। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा जमा की गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ अपने पत्र दिनांक 19 नवम्बर 2012 द्वारा एमओपीटी द्वारा संशोधित लागत विवरण दाखिल किया गया था जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 अपेक्षा करते हैं कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां सबसे पहले अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के लिए उपयोग किया जाना चाहिए और उसके बाद कम से कम रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं का 50 प्रतिशत अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के बाद एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाना चाहिए और एस्क्रो खाते से निधियों का उपयोग पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। पत्तन ने फॉर्म 9 में बताया है कि कोई अधिशेष लेबर लागत नहीं है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए एवं वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बीओटी प्रचालकों से अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित सम्पूर्ण वार्षिक राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी को एस्क्रो खाते में अंतरित करने का प्रस्ताव किया था। एमओपीटी द्वारा प्रेषित की गई इस स्थिति पर पिछले आदेश में विश्वास किया गया था।

एमओपीटी ने मौजूदा प्रस्ताव में अपने स्टैंड को बनाए रखा है कि सम्पूर्ण राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां एस्क्रो खाते में अंतरित की गई हैं।

तथापि, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एस्क्रो खाते के अवलोकन पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी प्राप्ति का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया है और सम्पूर्ण राजस्व हिस्सेदारी अंतरित नहीं की गई है। जैसाकि इसके द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान दावा किया गया था।

इसलिए, एस्क्रो खाते में अंतरण वर्ष 2010-11 और 2011-12 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्तर पर सुविचारित किए गए हैं। वर्ष 2012-13 के लिए, वार्षिक लेखे उपलब्ध नहीं हैं। पिछली अवधि के लिए प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर एस्क्रो खाते में पूर्ण राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां अंतरित करने के पत्तन के दावे के विपरीत एस्क्रो खाते में 50 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति मानी गई है।

शेष 50 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति सभी तीन वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन राजस्व माना गया है। भविष्य अवधि 2013-14 से 2015-16 के लिए, यही दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन लागत विवरण में राजस्व माना गया है।

- (ख). वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन ने संशोधित अनुमान 2012-13 के अनुसार रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए, एमओपीटी ने मौजूदा बीओटी टर्मिनल प्रचालक साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड एवं अदानी मुरुगाँव पोर्ट टर्मिनल लिमिटेड (एमओपीटीएल) से वर्ष 2013-14 से और पीपीपी आधार पर बर्थ सं. 11 के लिए अवार्ड की गई/अवार्ड किए जाने के लिए प्रस्तावित बीओटी परियोजना से वर्ष 2014-15 से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012-13 से

2015-16 के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित विभिन्न बीओटी प्रचालकों से प्रोद्भूत होने के लिए संभावित राजस्व हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (ग). पिछले संशोधन के दौरान, एमओपीटी ने अवसंरचना के सृजन के लिए पूंजी लागत को पूरा करने के लिए एस्क्रो खाते से वर्ष 2009-10 से 2011-12 में क्रमशः ₹0 977.66 लाख, ₹0 800 लाख और ₹0 4200 लाख उपयोग करने का प्रस्ताव किया था। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, एमओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए ब्योरे वर्ष 2009-10 में ₹0 749.92 लाख और वर्ष 2010-11 में ₹0 78.52 लाख कुल राशि ₹0 828.44 लाख पत्तन में कंप्यूटरीकरण के लिए एस्क्रो खाते से निधिधित किया गया है। वर्ष 2011-12 में, पत्तन क्राफ्टों तथा छोटी नावों के रिलोकेशन के लिए जेट्टी के निर्माण हेतु ₹0 1509 लाख के केपेक्स और 3 अतिरिक्त मूरिंग डॉल्फिन जेट्टी के लिए ₹0 1206.73 लाख का केपेक्स एस्क्रो खाते से निधिधित दर्शाया गया है। पत्तन ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम का दावा किए जाने के समय कुल नियोजित पूंजी से इन परिसंपत्तियों के निदल मूल्य को अलग रखा है।

तथापि, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एस्क्रो खाता वर्ष 2011-12 में एस्क्रो खाते से आहरित किए गए ₹0 1509 लाख का केवल एकल निवेश दर्शाया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के वार्षिक लेखों में किसी भी पूंजी लागत को पूरा करने के लिए इन वर्षों में एस्क्रो खाते से उपयोग की गई कोई निधि नहीं बताई गई है। जब वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों और लागत विवरण में दिए गए एस्क्रो निधियन में अन्तर के कारण पूछे गए थे तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि यह योजना शुरू में सामान्य रिजर्व के माध्यम से निधिधित की गई है और एक बार योजना विशेष पूरी हो जाती है तो एस्क्रो निधि से उस सीमा तक एक राशि आहरित की जाती है और सामान्य रिजर्व उस सीमा तक समायोजित किया जाता है। इस प्रकार यह दिखाई देता है कि हालांकि पत्तन ने कुछ परियोजनाएं एस्क्रो खाते से निधिधित किए जाने की परिकल्पना की है, परन्तु इसने एस्क्रो से सामान्य रिजर्व में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए उस सीमा तक उपयुक्त अंतरण नहीं किए हैं। हमारे विश्लेषण में, पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, एस्क्रो खाते से निधिधित केपेक्स पर विचार किया गया है जैसाकि पत्तन द्वारा अपने ईमेल दिनांक 20 मई 2013 तथा फार्म 9 में दर्शाया गया है। अतः, एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि एस्क्रो खाते से निधिधित किए जाने के लिए परिकल्पित परन्तु पत्तन द्वारा अपने खातों में शामिल नहीं किए गए परिसंपत्तियों के लिए एस्क्रो खाते से ₹0 2089 लाख (अर्थात् एमओपीटी में कंप्यूटरीकरण के लिए ₹0 828.44 लाख जमा 3 अतिरिक्त मूरिंग डॉल्फिनों के लिए ₹0 1206.73 लाख) का अंतरण करे।

- (घ). वर्ष 2012-13 में ₹0 266 लाख कीमत के स्टेकर को बदलने के लिए केपेक्स और वर्ष 2013-14 में ₹0 3346 लाख की कीमत वाले यार्ड कन्वेयर की प्राप्ति को बदलने के लिए केपेक्स को एस्क्रो खाते से पूरा करने का एमओपीटी का प्रस्ताव सुविचारित किया गया है।
- (ङ). वर्ष 2014-15 के लिए सकल प्रखंड में ₹0 5170 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए ₹0 5950 लाख के प्रस्तावित संवर्धनों में तदनुरूपी अवधि के लिए ₹0 5000 लाख और ₹0 5800 लाख की लागत से अभियांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) का आधुनिकीकरण शामिल है। विश्लेषण के बाद वाले भाग में स्पष्ट किए गए कारणों से, पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 में प्रस्तावित एमओएचपी के आधुनिकीकरण से संबंधित संवर्धन हमारे विश्लेषण में 2015-16 तक अवलंबित किए गए हैं। पत्तन ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान एस्क्रो खाते से निधिधित किए जाने के लिए किसी परिसंपत्ति का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, एमओपीटी के लागत विवरण में दर्शाए गए समग्र घाटे पर विचार करते हुए और पत्तन के द्वारा किए गए निवेदन के मद्देनजर इसे एमओएचपी की पूंजी लागत को पूरा करने के लिए निधियां उधार लेनी होंगी, यह अनुचित नहीं पाया गया है कि पत्तन को एस्क्रो खाते से निधियों की तैनाती द्वारा इन दो वर्षों के दौरान अनुमानित एमओएचपी के आधुनिकीकरण के लिए अनुमानित केपेक्स के हिस्से की पूर्ति करे। तदनुसार, हमारे विश्लेषण में, एमओएचपी के रिवेमिंग/आधुनिकीकरण से संबंधित केपेक्स के हिस्से की पूर्ति के लिए वर्ष 2015-16 में एस्क्रो खाते से ₹0 3600 लाख तैनात किए जाने पर विचार किया गया है।

- (च). एस्क्रो खाते पर ब्याज वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए 9 प्रतिशत की प्रचलित ब्याज दर पर अनुमानित किया गया है।
- (छ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक इनफ्लो और आउटफ्लो के वर्षवार ब्योरे और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित स्थिति और रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति तथा एस्क्रो खाते से निवेश के संबंध में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु० लाखों में)

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1. एस्क्रो खाते में ओपनिंग बैलेंस	2146.20	2298.66	3140.73	1412.13	2143.67	97.09	1724.33
2. रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति	1200.20	1425.86	1402.20	1740.89	2213.00	3237.00	3919.00
3. वर्ष 2009-10 से 2011-12 में वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित एस्करो खाते में रॉयल्टी प्राप्ति और वर्ष 2012-13 और 2013-14 से 2015-16 में 50 प्रतिशत।	703.05	712.93	701.10	870.45	1106.50	1618.50	1959.50
4. वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार निवेशों पर ब्याज। उसके पश्चात्, निधि में ओपनिंग बैलेंस पर 9 प्रतिशत।	199.33	207.66	340.21	127.09	192.93	8.74	155.19
5. अवसरचना परिसंपत्तियों के सृजन के लिए एस्करो खाते से उपयोग की गई/उपयोग की जाने वाली निधियां	749.92	78.52	2769.91	266.00	3346.00	0	3600.00
6. जमाशेष (1+3+4-5)	2298.66	3140.73	1412.13	2143.67	97.10	1724.34	239.03

- (iii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा का अधिकार देता है।

- (ख). मई 2010 में पिछली बार अनुमोदित एमओपीटी का दरमान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित स्थिति पर आधारित था।

वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़े इस मामले के विश्लेषण के समय उपलब्ध नहीं हैं। एमओपीटी ने अप्रैल से अक्टूबर 2012 अवधि के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान भेजे हैं। एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान इस विश्लेषण के अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए कुछ संशोधनों के अधीन सुविचारित किए गए हैं। चूंकि वर्ष 2012-13 के लिए विश्लेषण अनुमानों के आधार पर किया गया है, इसलिए वास्तविक स्थिति अगले संशोधन की कार्यवाही के दौरान समीक्षा के अधीन होगी। यदि निम्नता प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाई जाती है तो इसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि पिछले संशोधन के दौरान, वर्ष 2009-10 के आंकड़े अप्रैल से सितम्बर 2009 अवधि के लिए पत्तन द्वारा दिए गए अनुमानों के आधार पर पिछली अवधि निष्पादन के हिस्से के रूप में विश्लेषित किया गया था। पिछले आदेश के पैरा 14(ii) में बताया गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक आंकड़े अगली प्रशुल्क समीक्षा के अधीन होंगे। इसलिए, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक आंकड़े पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में विश्लेषित किए गए हैं।

- (ग). पिछली अवधि 2009-10 से 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा प्रेषित विश्लेषण संशोधित किया गया है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए संशोधन नीचे स्पष्ट किए गए हैं। वर्ष 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानित स्थिति में किए गए संशोधन पैरा 12(vii) से (xiii) में स्पष्ट किए गए हैं।
- (i). पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार एमओपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय अनुमान इसी तरह की तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत किए गए प्रशुल्क में वृद्धि के संदर्भ में समायोजित किए गए हैं। अयस्क प्रहस्तन में 30 प्रतिशत का प्रभाव, पोत सबधित गतिविधि में 30 प्रतिशत वृद्धि और तीन वर्षों की अवधि में ₹0 170 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व सृजित करने के लिए अनुमानित विलंबशुल्क प्रभार में युक्तिकरण के साथ विस्फोटक/खतरनाक सामानों के लिए भंडारण प्रभार में 30 प्रतिशत वृद्धि अनुमानित आय में सुविचारित की गई है।
- (ii). पेंशन निधि देयता को पूरा करने के लिए विशेष दर की वसूली से प्रतिवेदित वास्तविक आय को पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रतिवेदित आय से अलग रखा गया है। यही दृष्टिकोण वर्ष 2012-13 के लिए भी अनुसरित किया गया है।
- (iii). राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत राजस्व माना गया है और शेष 50 प्रतिशत एस्करो खाते में अंतरित किया गया है जैसा पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है।
- (iv). एमओपीटी ने एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास को अलग रखा है। खंड 2.8.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि इस एस्करो खाते के किया गया निवेश एस्करो खाते द्वारा निधियित परिसंपत्तियों पर आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा। यह एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास तथा अनुरक्षण लागत को अस्वीकृत नहीं करता है। ऐसी स्थिति में, मूल्यहास वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित सुविचारित किया गया है। यही दृष्टिकोण वर्ष 2012-13 के लिए अनुसरित किया गया है। यह अन्य महापत्तनों के प्रशुल्क संशोधन मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।
- (v). वित्त और विविध व्यय शीर्ष के अधीन ब्याज व्यय और वित्त तथा विविध आय शीर्ष के अधीन लाभांश आय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति को बनाए रखने के लिए अलग रखे गए हैं।
- (vi). एमओपीटी ने वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः ₹0 3846.85 लाख, ₹0 4404.54 लाख पर वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वास्तविक पेंशन भुगतानों और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित ₹0 5285.50 लाख पर विचार किया गया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

उसके अलावा एमओपीटी ने विशेष दर से संग्रहित राजस्व को अलग रखने के बाद पेंशन निधि में अंशदान पर भी विचार किया है। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान वर्ष 2010-11 में ₹0 2800 लाख, वर्ष 2011-12 में ₹0 2650 लाख और वर्ष 2012-13 के लिए यह ₹0 1264.71 लाख पर अनुमानित किया गया है। तत्संबंधी वर्षों के लिए विशेष दर से अर्जित राजस्व को अलग करने के बाद, पस्तन ने ₹0 749.18 लाख और ₹0 740.18 लाख और इन तीन वर्षों के लिए पेंशन निधि में अंशदान के रूप में शून्य पर विचार किया है और एफएमई शीर्ष के अधीन व्यय रूप में दावा किया गया है।

कुल पेंशन भुगतानों के अलावा व्यय रूप में पेंशन निधि के लिए अंशदान के हिस्से पर विचार करना पिछले प्रशुल्क आदेश और अन्य महापत्तनों के प्रशुल्क

संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है। वास्तविकताओं का विश्लेषण किए जाने के समय, एफएमई शीर्ष के अधीन वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन भुगतान वर्ष 2009-10 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए शामिल किया गया है। एफएमई शीर्ष के अधीन एमओपीटी द्वारा सुविचारित पेंशन निधि में अंशदान पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सुविचारित नहीं किया गया है।

(vii). पत्तन ने कार्य पूंजी का अनुमान नहीं लगाया है। इसने स्पष्ट किया है कि कार्य पूंजी शून्य है क्योंकि पत्तन प्रदत्त सेवाओं के लिए अग्रिम रूप में राशि वसूल करता है। तथापि, देनदारियों, वस्तुसूची तथा रोकड़ शेष रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किए गए प्रतिमानकों के अनुसार हमारे द्वारा परिगणित किए गए हैं। मौजूदा देयताओं की मदै वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट सुविचारित किए गए हैं। ऐसी विपश्चित कार्य पूंजी के आंकड़े नकारात्मक हो सकते हैं। परिणामस्वरूप, कार्य पूंजी शून्य मानी गई है।

(viii). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए, तत्संबंधी वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड नियोजित पूंजी के रूप में सुविचारित किया गया है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड नियोजित पूंजी रूप में सुविचारित किया गया है।

जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, कुछ केपेक्स एस्क्रो निधि से पूरा किए जाने पर विचार किया गया है। अपने लागत विवरण में पत्तन द्वारा प्रेषित एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों का निवल मूल्य पत्तन द्वारा बाद में संशोधित किया गया है। संशोधित स्थिति हमारे विश्लेषण में सुविचारित की गई है। प्रत्येक वर्ष में एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के निवल मूल्य को अलग रखते हुए नियोजित पूंजी आरओसीई स्वीकृत करने के लिए सुविचारित की गई है।

पत्तन ने परिसंपत्तियों का व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भेजा है। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट किए गए स्तर पर सुविचारित किए गए हैं। विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित व्यवसाय परिसंपत्तियां संशोधित नियोजित पूंजी के भद्देनजर संशोधित की गई हैं। वर्ष 2009-10 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के अभाव में, वर्ष 2010-11 में परिसंपत्ति वर्गीकरण का अनुपात वर्ष 2009-10 पर लागू किया गया है।

(iv). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.10 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम अनुमत प्रतिलाभ की अनुमति देता है यदि क्षमता उपयोग 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत के बीच हो, दिशानिर्देश कम क्षमता उपयोग के लिए कारकों का विश्लेषण करने के बाद यथानुपात समायोजन विनिर्दिष्ट करते हैं। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित अभिकल्पित क्षमता वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 350.5 लाख टन है और 419 लाख टन वर्ष 2012-13 के लिए है। इसमें बीओटी बर्थों की क्षमता शामिल है।

बीओटी प्रचालकों की अभिकल्पित क्षमता को अलग करने के बाद अभिकल्पित क्षमता वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 345.5 लाख और वर्ष 2012-13 के लिए 414 लाख टन है। एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन की अभिकल्पित क्षमता नहीं भेजी है। इस समीक्षा के प्रयोजन के लिए, इसने 2010-11 के स्तर पर 345.5 लाख टन पर विचार किया है। उक्त वर्षों के दौरान एमओपीटी (बीओटी बर्थों के यातायात के अलावा) द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए, पत्तन की कुल अभिकल्पित क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2012-13 के दौरान क्रमशः 120 प्रतिशत, 129 प्रतिशत, 94 प्रतिशत और 43 प्रतिशत परिगणित होता है। यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्षमता उपयोगिता 60

प्रतिशत से अधिक है और इसलिए एमओपीटी इन वर्षों के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत के अधिकतम अनुमत प्रतिलाभ के लिए पात्र है।

यह देखा गया है कि केवल वर्ष 2012-13 के लिए क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से कम है। पत्तन ने प्रतिलाभ में बिना कोई यथानुपात समायोजन किए 16 प्रतिशत आरओसीई स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा प्रहस्तित मुख्य कार्गो लौह अयस्क है जो वर्ष 2010-11 में प्रहस्तित 406.25 लाख टन से वर्ष 2011-12 में 293.70 लाख और वर्ष 2012-13 में 150.10 लाख टन हो गया है। एमओपीटी के यातायात में कटौती खनन प्रचालनों पर अक्टूबर 2012 में भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिरोपित रोक के कारण बताई गई है। यह स्वीकार करते हुए कि माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिरोपित रोक के कारण लौह अयस्क यातायात में कटौती एमओपीटी के नियंत्रण से बाहर है और यह भी स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एमओपीटी का औसत क्षमता उपयोग कुल मिलाकर 78 प्रतिशत आता है, इसलिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रतिलाभ के स्तर पर ही स्वीकार किया गया है।

तथापि, इसका भविष्य प्रशुल्क संशोधन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है क्योंकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से पिछली अवधि में नुकसान भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ वर्ष 2009-10 में 7.40 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 8.40 प्रतिशत पर स्वीकार किया गया है जैसा पिछले प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित किया गया है। सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां दिशानिर्देशों के अनुसार कोई प्रतिलाभ आकर्षित नहीं करते हैं।

- (v). पिछली अवधि विश्लेषण के रूप में पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों के सापेक्ष वर्ष 2009-10 के लिए लागत विवरण की प्रति अनुबंध-I रूप में संलग्न की गई है। वर्ष 2009-10 के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार जो पिछले प्रशुल्क आदेश में पूर्व अवधि निष्पादन के रूप में विश्लेषित किया गया था, नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	वर्ष 2009-10 के लिए (रु० लाखों में)		भिन्नता प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविकताएं	
यातायात (लाख टनों में) [बीओटी प्रचालक का अतिरिक्त यातायात]	398.4	416.0	4%
प्रचालन आय	26,452	30,216	14%
कुल व्यय	28403	29,070	2%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष/घाटा	(1951)	1146.50	
नियोजित पूंजी (औसत)	30,912	29,126	-6%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4,335	4,106	-5%
आरओसीई के बाद निवल घाटा	(6285)	(2960)	

2009-10 के वास्तविकताओं का विश्लेषण करने की कार्यवाही जांच की उस सीमा तक सीमित की गई है कि क्या एमओपीटी को वास्तविकताओं में कोई अनावश्यक लाभ तो नहीं हुआ है। जैसाकि उपर्युक्त तालिका में देखा जा सकता है, सभी पैरामीटरों में भिन्नता (+)/(-)20% से कम है जब पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों से तुलना की जाती है। पिछले आदेश में अनुमानित रु० 6285 लाख के घाटे के विपरीत, वास्तविक रूप में एमओपीटी रु० 2960 लाख के घाटे में था। इस प्रकार, यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक रूप में एमओपीटी को कोई लाभ उपार्जित नहीं हुआ है।

- (vi). (क). पूर्व अवधि 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं का विश्लेषण करते हुए लागत विवरण की प्रति अनुबंध-II रूप में संलग्न की गई है। पिछले प्रशुल्क

आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	पूरी तरह से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जोड़ (रु लाखों में)		भिन्नता प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक (2010-11 और 2011-12) अनुमान (2012-13)	
यातायात (लाख टर्नो में)	1376	950	-31.0%
परिचालन आय	106,061*	93,065	-12.3%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	89,992	93,799	4.2%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष/घाटा (औसत)	16,069	(734)	
नियोजित पूँजी (औसत)	39,405	33,502	-15%
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	17,880	15,338	-14.2%
आरओसीई के बाद निवल घाटा	(1,811)	(16,072)	

* पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को दर्शाने के लिए परिचालन आय अनुमान अद्यतन किए गए हैं।

(ख). यह देखा गया है कि एमओपीटी को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु 22.15 लाख, रु 3825.38 लाख और रु 12,224.07 लाख कुल रु 16072 लाख का राजस्व घाटा हुआ है। यह देखा गया है कि पत्तन ने इस प्रकार इन तीन वर्षों के लिए 16 प्रतिशत वार्षिक का हकदार प्रतिलाभ अर्जित नहीं किया है।

(ग). मौजूदा मामले में, इसके समग्र प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता अर्थात् यातायात तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए -31 प्रतिशत से ज्यादा है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यातायात में कटौती का मुख्य कारण खनन प्रचालनों पर माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिसोपिक रोक है। हालांकि यातायात 31 प्रतिशत की कमी दर्शाता है, अन्य वित्तीय पैरामीटरों में भिन्नता अर्थात् आय, व्यय और नियोजित पूँजी 20 प्रतिशत के भीतर पाए गए हैं।

यह देखा गया है कि वर्ष 2010-11, 2011-12 की वास्तविकताएं और 2012-13 के लिए अनुमान नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ पर विचार किए बिना भी रु 734 लाख के कुल प्रचालन नुकसान को दर्शाता है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के दौरान घाटे के समायोजन के लिए कोई दावा नहीं किया है। जैसाकि बाद में देखा जा सकता है, पिछले नुकसानों के लिए उपलब्ध करवाने बिना भी, मांग की गई प्रशुल्क वृद्धि अधिक होगी।

अतः यह जरूरी नहीं पाया गया है कि भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अवधि में उपार्जित घाटा समायोजित किया जाए और इसके नियंत्रण से बार के कारणों की वजह से पत्तन द्वारा प्रहस्तित कम यातायात मात्रा के लिए उपयोगिताओं पर अनावश्यक बोझ डाला जाए।

(vii). मूल प्रस्ताव में, एमओपीटी ने वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः 40.33 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) एमएमटी और 43.22 एमएमटी और वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमशः 46.09 एमएमटी और 47.80 एमएमटी पर बीओटी प्रचालक के यातायात सहित एमओपीटी के कुल यातायात का अनुमान लगाया था। संशोधित प्रस्ताव में उसके विपरीत, पत्तन ने वर्ष 2012-13 में 25.0 एमएमटी और वर्ष 2013-14 में 35.00 एमएमटी पर एमओपीटी के समग्र यातायात का अनुमान लगाया है।

पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के साथ किए गए एमओयू के अनुसार, पत्तन के लिए लक्षित मात्रा 44 मिलियन टन थी। अप्रैल से अक्टूबर 2012 तक प्रथम सात महीनों की अवधि के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित बताए गए वास्तविक यातायात पिछले वर्ष की तदनुसारी अवधि में प्रहस्तित 20.01 एमएमटी के विपरीत 13.43 एमएमटी है। इस प्रकार, यातायात में 33 प्रतिशत तक कटौती की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन के

यातायात में कटौती भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा लौह अयस्क खनन पर रोक की वजह से है और बर्थ संत्र 10 तथा 11 पर कोल तथा कोक के प्रहस्तन में गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा 24.09.2012 से अधिरोपित रोक भी इसकी वजह है। उपर्युक्त कारकों के मद्देनजर, 2012-13 तथा 2013-14 अवधि के दौरान कुल यातायात क्रमशः 25 एमएमटी और 35 एमएमटी अनुमानित किया गया है।

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान मूल प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित क्रमशः 46.09 एमएमटी और 47.80 एमएमटी पर बनाए रखा गया है हालांकि पत्तन इसे अर्जित करने के बारे में अनिश्चय की स्थिति में है। एमओपीटी ने अपने पत्तन पर प्रचालन करने वाले बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाला यातायात भेजा है। बीओटी प्रचालकों अर्थात् साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, अदानी मुरुगांव पोर्ट टर्मिनल लि. (एमपीटीएल) के यातायात के अलावा एमओपीटी का यातायात और बर्थ सं. 11 पर वाणिज्यिक प्रचालन करने वाले संभावित बीओटी प्रचालक वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः 17.865 एमएमटी, 26.40 एमएमटी, 35.09 एमएमटी और 35.30 एमएमटी है।

पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों और औचित्य के आधार पर, वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए एमओपीटी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं। तथापि, गलत अनुमानन की वजह से एमओपीटी को कोई अनावश्यक लाभ उपार्जित होना पाया जाता है तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यातायात की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (viii). कार्गो संबंधित आय वर्ष 2013-14 से 2015-16 में तत्संबंधी पिछले वर्ष के आय अनुमानों पर क्रमशः 36 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 1.7 प्रतिशत तक वृद्धि अनुमानित की गई है। पोत संबंधित आय के संबंध में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए तत्संबंधी पिछले वर्ष के आय अनुमानों से क्रमशः 47 प्रतिशत, 20 प्रतिशत और 2 प्रतिशत अनुमानित वृद्धि परिगणित की गई है। यह देखा गया है कि वर्ष 2014-15 के लिए अनुमानित आय ने इस वर्ष में अनुमानित यातायात वृद्धि को कमेंसयूरेट नहीं किया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि राजस्व वृद्धि यातायात के समान अनुपात में नहीं हो सकती है क्योंकि विभिन्न स्थानों पर प्रहस्तन के लिए दरें भिन्न-भिन्न हैं और यह विभिन्न स्थानों पर यातायात मिश्रण पर निर्भर करता है। एमओपीटी ने आय अनुमानन पर विस्तृत ब्रेकअप भेजा है और पुष्टि की है कि आय दरमान में निर्धारित मौजूदा दरों पर अनुमानित की गई है। एमओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए, आय अनुमान नीचे स्पष्ट किए गए कुछ संशोधन के अधीन स्वीकार किया गया है:

- (क). एमओपीटी ने बताया है कि उसने वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए रु0 52.00 प्रति अमेरिकी डॉलर और वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए 1 अमेरिकी डॉलर - रु0 54.00 के विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर विचार किया था। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय अनुमानों के संबंध में, मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से सुविचारित की जाती है।

वर्ष 2012-13 के लिए औसत डॉलर विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर - रु0 54.45 है। वर्ष 2012-13 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय को वर्ष 2012-13 के लिए औसत विनिमय दर दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है।

वर्ष 2013-14 के दो माह अर्थात् अप्रैल 2013 और मई 2013 अवधि पहले ही समाप्त हो चुकी है, उक्त अवधि के लिए प्राप्त की गई रु0 54.60 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर पर विचार किया गया है। उसके बाद की अवधि के लिए, रु0 54.74 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर इस मामले के विश्लेषण का समाहार करने के समय यथा प्रचलित पर सुविचारित किया गया है।

- (ख). पत्तन ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए कच्चे तेल सहित पीओएल पर विलंबशुल्क/भंडारण/लाइसेंस शुल्क/किराया से आय का अनुमान नहीं लगाया है। वर्ष 2013-14 के लिए, पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित आय पर इस मद से आय

में तीव्र कटौती का अनुमान लगाया है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि उसके पास पीओएल उत्पादों के लिए भंडारण सुविधा नहीं है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आय आंकड़ों के ब्रेकअप दर्शाते हैं कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 में ₹ 138.86 लाख और ₹ 156.53 लाख की वास्तविक वसूली है और पत्तन ने भी वर्ष 2012-13 में इस मद से ₹ 160 लाख की आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए तीव्र कटौती/शून्य आय के लिए पत्तन द्वारा कोई उचित औचित्य नहीं भेजे जाने पर, पूर्व अवधि के लिए प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, पीओएल से भंडारण आय वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित स्तर पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 160 लाख के स्तर पर सुविचारित किया गया है।

- (ग). पत्तन ने पुष्टि की है कि पोत संबंधित सेवाओं से आय, लाइसेंस शुल्क और बीओटी प्रचालक को उपलब्ध करवाई गई/उपलब्ध करवाई जाने वाली रेलवे संबंधित सेवाओं से आय को प्रासंगिक शीर्षों के अधीन आय अनुमानन में लिया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित आय अनुमानन का ब्रेकअप इस विन्दु की पुष्टि करता है। इसलिए, बीओटी प्रचालकों से एमओपीटी द्वारा अनुमानित आय पर विचार किया गया है।

यह देखा गया है कि एसडब्ल्यूपीएल, डब्ल्यूआईएसएल, आदि से एमओपीटी द्वारा प्राप्त की गई लाइसेंस शुल्क पिछली अवधि के लिए वार्षिक लेखों में पोत संबंधित आय शीर्ष के अधीन बताया गया है। लागत विवरण में, पत्तन ने पोत संबंधित गतिविधि के अधीन बर्थ किराया उप गतिविधि में बीओटी प्रचालकों को आबंटित क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क से अनुमानित आय पर विचार किया है। लाइसेंस शुल्क से आय की प्रकृति किराया प्रकृति है। अन्य महापत्तन न्यासों में यह आय संपदा किराया शीर्ष के अधीन सुविचारित की गई है। अन्य महापत्तन न्यासों में अनुसरित कार्यपद्धति और स्थिति के आधार पर, लाइसेंस शुल्क आय सभी विचाराधीन वर्षों के लिए पोत संबंधित गतिविधि की बजाय संपदा गतिविधि के अधीन माना गया है।

- (घ). पत्तन ने एसडब्ल्यूपीएल, अपनी गुरुगांव पोर्ट टर्मिनल लि. (एमपीटीएल) से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है और बीओटी प्रचालक के बर्थ सं. 11 पर शुरुआत करने की संभावना है और सम्पूर्ण अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी को एस्क्रो खाते में अंतरित किया है। गोवा गिनरल और एक्सपोर्ट्स असोसिएशन (जीएमओईए) और अन्य उपयोक्ताओं ने बताया है कि पत्तन ने आय अनुमानों में किसी राजस्व हिस्सेदारी आय पर विचार नहीं किया है और इससे घाटा में वृद्धि हुई है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बीओटी परिचालकों से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए लागू की जाएगी और उसके बाद शेष का कम से कम 50 प्रतिशत पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते में व्यवस्थित किया जाना चाहिए। पत्तन ने बताया है कि कोई अधिशेष लेबर नहीं है।

पूर्व अवधि का विश्लेषण दर्शाता है कि वास्तविक रूप में, राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में प्रावधान के अनुसार है। ऐसी स्थिति में, पैरा (12) (ii) में हमारे विश्लेषण में यथा उल्लिखित, राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है और शेष 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन राजस्व रूप में माना गया है। इसलिए जीएमओईए और कुछ अन्य उपयोक्ता असोसिएशन की इस संबंध में शिकायत को देखा गया है।

- (ङ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 12,590.46 लाख, ₹ 17,065.22 लाख, ₹ 20,473.95 लाख और ₹ 21,129.66 लाख परिगणित होता है। वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए पोत संबंधित आय क्रमशः ₹ 6027.52 लाख, ₹ 8886.33 लाख, ₹ 10642.60 लाख और ₹ 10881.

26 लाख और अनुमानित संपदा आय क्रमशः ₹ 2443.44 लाख, ₹ 3020.21 लाख और ₹ 3085.15 लाख परिगणित होता है।

- (ix). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (इन्फ्लेक्सीआई) के मौजूदा आवागमन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए।

एमओपीटी ने विभिन्न लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए वृद्धि के विभिन्न प्रतिशत को अंगीकृत किया है। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, कुल परिचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों (मूल्यहास अतिरिक्त) का विश्लेषण किया गया है। यह देखा गया है कि परिचालन व्यय तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय (मूल्यहास अतिरिक्त) वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 25797.44 लाख अनुमानित किया गया है जोकि पिछले वित्तीय वर्ष 2011-12 में प्रतिवेदित ₹ 24082.48 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत ₹ 25806.46 लाख के संशोधित अनुमानों के करीब है। वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित व्यय में वृद्धि पिछले वर्ष में प्रतिवेदित वास्तविकताओं में 7.1 प्रतिशत परिगणित होता है। यह बताना प्रासंगिक है कि वर्ष 2012-13 में एमओपीटी का यातायात लौह अयस्क प्रचालनों पर रोक की मुख्य वजह से 45 प्रतिशत कमी आई है। प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अलावा कुल लागत वर्ष 2012-13 में 5 प्रतिशत तक कम करने के लिए अनुमानित किया गया है, जबकि वर्ष 2012-13 में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में 45 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है जिससे 2011-12 में लागत में 7 प्रतिशत पर समग्र वृद्धि की मुख्य वजह है। यह स्वीकार किया गया है कि महापत्तनों के मामले में अधिकतम व्यय/उपरिव्यय प्रकृति में निर्धारित किए जाएंगे और यातायात के अनुपात में भिन्न नहीं होना चाहिए, तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन के कार्गो यातायात में 45 प्रतिशत की तीव्र कटौती की गई है, वर्ष 2012-13 में, कुछ लागत तत्व होने चाहिए जो यातायात में कमी की वजह से कुछ हद तक कम हो सकते हैं। किसी भी मामले में कुल लागत में 7 प्रतिशत की वृद्धि 2011-12 के वास्तविक यातायात में वर्ष 2012-13 में यातायात में पूर्वानुमानित 45 प्रतिशत कटौती के साथ तर्कसंगत दिखाई नहीं देता है। इसके अलावा, पत्तन की मौजूदा वित्तीय स्थिति में, यह अनुचित नहीं होगा कि समग्र लागत को कम करने के लिए पत्तन द्वारा लागत नियंत्रित करने के उपाय किए जाने चाहिए। इसके मद्देनजर, कुल परिचालन व्यय जमा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय एमओपीटी द्वारा अनुमानित 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के विपरीत बिना कोई वृद्धि की अनुमति दिए वर्ष 2011-12 के वास्तविकताओं के स्तर पर व्यवस्थित किए गए हैं।

अनुवर्ती वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों सहित परन्तु मूल्यहास के अलावा कुल परिचालन व्यय तत्संबंधी पिछले वित्तीय वर्ष के अनुमानों से क्रमशः ₹ 27415.76 लाख, ₹ 29298.88 लाख और ₹ 30424.41 लाख अनुमानित किया गया है। तत्संबंधित पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः अनुमानित व्यय में वृद्धि क्रमशः 6.3 प्रतिशत, 6.9 प्रतिशत और 3.8 प्रतिशत परिगणित होता है।

इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए मूल्यहास के अलावा पोत संबंधित, कार्गो ग्रहस्तन, संपदा व्यय, रेलवे तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों में समग्र व्ययों के अनुमानन में वृद्धि कारक तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 7 प्रतिशत वार्षिक तक अनुमति दी गई है। तदनुसार, मूल्यहास के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों सहित संशोधित कुल परिचालन व्यय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 25768.25 लाख, ₹ 27572.03 लाख और ₹ 29502.07 लाख होता है।

- (x). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास के परिकलन की अपेक्षा करते हैं। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/5/2003-पीजी दिनांक 14 मार्च 2005 द्वारा संशोधित दिशानिर्देश जारी किए थे। तदनुसार, अचल परिसंपत्तियों के जीवनकाल प्रतिमानक मूल्यहास के परिकलन के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत किए गए हैं। वर्ष के दौरान जोड़ी गई अचल परिसंपत्तियों के मामले में, मूल्यहास परिसंपत्तियों को उपयोग में लाए जाने की

तारीख से आनुपातिक रूप से परिकलित किया गया है। एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पाया गया है। पत्तन ने एस्को खाते पर मूल्यहास को अनुमानों से अलग रखा है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, एस्को खाते पर मूल्यहास जोड़ा गया है और लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।

- (xi). एमओपीटी ने ब्याज आय तथा स्कूल परिवहन प्रमारों, पत्तन कर्मचारी परिवहन प्रभार, मेडिकल प्रभार से आय को भी अलग करने के बाद वित्त तथा विविध आय (एफएमआई) का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए अनुमानित एफएमआई क्रमशः ₹ 221.84 लाख, ₹ 221.85 लाख, ₹ 650 लाख और ₹ 650 लाख है। एफडी पर ब्याज आय को अलग रखना इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है। तथापि, स्कूल परिवहन प्रमारों, पत्तन कर्मचारी परिवहन प्रमारों, चिकित्सा प्रमारों, आदि से आय हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में एफएमआई आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं। पत्तन ने जीएसएल शेयरों पर लामांश और प्राप्ति-योग्य टीडीएस पर ब्याज से आय को शामिल किया है जिसे हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में अलग रखा गया है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, लागत विवरण में अनुमानित एफएमआई वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 217.50 लाख, ₹ 207.49 लाख, ₹ 609 लाख और ₹ 609 लाख है।

- (xii). एमओपीटी द्वारा अनुमानित वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई) वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 6109.00 लाख, ₹ 7392.50 लाख, ₹ 9134.53 लाख और ₹ 10204.28 लाख है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने विशेष दर से अनुमानित आय को अलग करने के बाद पेंशन निधि में अंशदान के साथ पेंशन भुगतानों पर विचार किया था। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पेंशन लेवी की पूर्ति करने के लिए विशेष दर से प्राप्त हुई आय पेंशन के लिए बीमांकक देयता के अनुसार अपेक्षित कॉरपस बनाने के लिए पर्याप्त नहीं है। अतः, पत्तन से अपेक्षा की जाती है कि कॉरपस बनाने के लिए पेंशन लेवी में के अलावा पत्तन के सामान्य रिजर्व से वार्षिक अंशदान लिया जाए।

यह स्पष्ट किया गया है कि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही, पेंशन, पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान के द्वारा अथवा वास्तविक भुगतान द्वारा पास-थ्रू के रूप में स्वीकार किया गया है।

मौजूदा मामले में, पेंशन भुगतान का अनुमान व्यय रूप में स्वीकार किया गया है और इसलिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित निधि में किया गया अंशदान अन्य प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्रशुल्क में शामिल किया जाना स्वीकार नहीं किया गया है।

पत्तन ने कल्याण निधि में बोर्ड के योगदान, पीएफआरडीए, पीटी निधि में अंशदान को अलग रखा है और सामान्य उपरिव्ययों के हिस्से के रूप में माना है। ये व्यय एफएमई के रूप में व्यय तथा हिस्से के रूप में स्वीकृत किए गए हैं।

तदनुसार, लागत विवरणों में सुविचारित संशोधित एफएमई वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 6159.00 लाख, ₹ 74460.50 लाख, ₹ 9114.58 लाख और ₹ 10135.14 लाख है।

- (xiii). (क). एमओपीटी ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों के अपने सकल प्रखंड में क्रमशः ₹ 69.21 करोड़, ₹ 120.79 करोड़, ₹ 51.70 करोड़ और ₹ 59.50 करोड़ के संवर्धनों का प्रस्ताव किया है।

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान प्रस्तावित सकल प्रखंड में मुख्य संवर्धनों के संदर्भ में, इसने मुख्य परियोजनाओं के लिए अद्यतित पूर्ण होने की तारीख दर्शाई है जिसे सारबद्ध किया गया है:-

विवरण	पूरा होने की संभावित तारीख/वर्तमान स्थिति	अनुमानित लागत (₹ करोड़ों में)
2012-13		
केपिटल निकर्षण	पूर्ण हो गया है 21.06.2012	6.83
बर्थ सं. 4 के निकट आररीसी पाइल ढांचे का	पूर्ण हो गया है 31.01.2012	12.35

निर्माण		
ब्रेकवॉटर के समीप बर्थ का निर्माण	पूर्ण हो गया है 20.4.2012	45.00
2012-13 के लिए मुख्य संवर्धन		64.18
2013-14		
मूरिंग क्षेत्र के लिए कैपिटल निकर्षण	संभावित तारीख - 31.12.2013	50.00
हारबर मोबाइल क्रेन	संभावित तारीख - 31.07.2013	31.06
यार्ड कन्वेयर प्राप्त करने का परिवर्तन	काम सौंप दिया गया है	33.46
2013-14 के लिए मुख्य संवर्धन		114.52
2014-15 परियोजनाएं		
एमओएचपी का आधुनिकीकरण		50.00
2015-16 परियोजनाएं		
एमओएचपी का आधुनिकीकरण		58.00

पत्तन द्वारा निर्दिष्ट केपेक्स की स्थिति के आधार पर, वर्ष 2012-13 से 2013-14 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन स्वीकार किए गए हैं।

इस संबंध में, वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 में अनुमानित एमओएचपी का आधुनिकीकरण, इन परियोजनाओं की मौजूदा स्थिति पत्तन द्वारा नहीं दर्शाई गई है। जीएमओईए ने टिप्पणी की है कि यातायात में अस्थायी कटौती और अनिश्चितता की वजह से रिवेमिंग तथा मुख्य अनुरक्षण प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में सुविचारित नहीं किया जा सकता। पत्तन ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान निवेदन किया था कि औभियांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) 1978/1979 में संस्थापित किया गया था। चूंकि संयंत्र दरित क्षमता के 100 प्रतिशत पर प्रचालन के लिए सुरक्षित नहीं है, जैसा तकनीकी परामर्शदाता द्वारा सलाह दी गई है, यह वर्तमान में 70 प्रतिशत की दरित क्षमता पर एमओएचपी प्रचालन कर रहा है और चरणबद्ध तरीके से सम्पूर्ण एमओएचपी सुविधा के रिवेमिंग का प्रस्ताव किया है। यह विदित है कि कुछ निवेश जैसे प्राप्ति यार्ड कन्वेयर को बदलना आदि एमओएचपी के रिवेमिंग का हिस्सा हैं। चूंकि पत्तन ने बताया है कि इसने एमओएचपी रिवेमिंग से संबंधित कुछ केपेक्स के लिए कार्यवाही शुरू की है, इसलिए यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 में अनुमानित दो अन्य मुख्य निवेश इस प्रशुल्क चक्र में क्रियान्वित किए जाएंगे। इस अनुमान के आधार पर, वर्ष 2014-15 और 2015-16 में प्रस्तावित संवर्धन एक संशोधन के अधीन सुविचारित किए गए हैं। जैसाकि पत्तन ने वर्ष 2014-15 में अनुमानित एमओएचपी के रिवेमिंग पर कोई कार्यवाही शुरू नहीं की है, इसे वर्ष 2015-16 तक आस्थगित किया गया है। इसके अलावा, जैसाकि विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में कहा गया है, एमओएचपी के रिवेमिंग के लिए केपेक्स का हिस्सा अर्थात् ₹ 3600 लाख एस्करो निधि जमाशेष से पूरा किया जाना है। इससे उपयोक्ताओं को प्रशुल्क में वर्धित बोझ से कुछ हद तक राहत मिलेगी।

तथापि, यदि अगले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, यह पाया जाता है कि एमओएचपी के रिवेमिंग के लिए 2014-15 तथा 2015-16 में अनुमानित केपेक्स इस वजह से इस प्रशुल्क चक्र में क्रियान्वित नहीं किया गया है कि पत्तन को कोई अनावश्यक लाभ नहीं हुआ है, तब उस स्थिति में पत्तन को ऐसे उपार्जित अनावश्यक लाभ अगले प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ख). एमओपीटी द्वारा सुविचारित एचएमसी के लिए पूंजी लागत वर्ष 2012-13 में ₹ 31.03 करोड़ है। इसने ₹ 31.03 करोड़ की लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना नहीं भेजी है। पत्तन द्वारा प्रेषित दस्तावेजी समर्थन दर्शाता है कि मालभाड़े सहित एचएमसी की कुल लागत ₹ 27.46 करोड़ है। अतः पत्तन द्वारा जमा किए गए दस्तावेजी प्रमाण पर विश्वास करते हुए एचएमसी की पूंजी लागत ₹ 27.46 करोड़ पर विचार किया गया है। परिणामस्वरूप, मूल्यहास तथा नियोजित पूंजी आंकड़े उस सीमा तक संशोधित किए गए हैं।

(ग). पत्तन ने लागत विवरण में सुविचारित एचएमसी के लिए ₹ 31.06 करोड़ पूंजी लागत में से ₹ 13.00 करोड़ गैर-वापसीयोग्य सहायता अनुदान के माध्यम से सरकार द्वारा

निधियित किया गया है। इसने हारबर मोबाइल क्रेन की पूंजी लागत के हिस्से की पूर्ति के लिए रु0 13 करोड़ के सहायता अनुदान को मंजूर करते हुए भारत सरकार से प्राप्त पत्र दिनांक 2 फरवरी 2012 की प्रति अग्रहित की है। ऐसी स्थिति में, समग्र लागत स्थिति की जांच में, एचएमसी की लागत के उस हिस्से पर प्रतिलाम स्वीकृत नहीं किया गया है जो ब्याज मुक्त गैर-वापसीयोग्य सहायता अनुदान द्वारा निधियित किया गया है।

(घ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड क्रमशः रु0 42087.24 लाख, रु0 52036.93 लाख, रु0 50031.51 लाख और रु0 58367.27 लाख होता है।

(ङ). पत्तन ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार एस्क्रो खाते से पूरे किए जाने के लिए प्रस्तावित केपेक्स पर प्रतिलाम का दावा नहीं करके सही किया है। प्रतिलाम स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए लागत विवरण में हमारे द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी के मामले में स्थितिनीचे तालिका में दी गई है:-

(रु0 लाखों में)					
क्र.सं.	विवरण	2012-13 (अनुमान)	2013-14 (अनुमान)	2014-15 (अनुमान)	2015-16 (अनुमान)
क.	वर्ष के अंत में नियोजित पूंजी	42,087.24	52,036.93	50,031.51	58,367.27
ख.	एस्क्रो खाते से उपयोग				
(i).	वर्ष की शुरुआत होने तक एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां	5222.64	5488.64	8834.64	8834.64
(ii).	वर्ष के दौरान एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियां	266.00	3346.00	0	3600.00
(iii).	एस्क्रो खाते से निधियों का संचयी उपयोग	5488.64	8834.64	8834.64	12434.64
(iv).	घटाया संचयी मूल्यहास (ओपनिंग)	818.56	1080.86	1484.00	1909.44
(v).	घटाया वर्ष के दौरान मूल्यहास	262.30	403.14	424.44	450.03
(vi).	संचयी मूल्यहास	1080.86	1484.00	1909.44	2359.47
(vii).	एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (iii) - (vi)	4407.78	7350.64	6925.20	10075.17
(viii).	सरकार से प्राप्त हुए सहायता अनुदान के माध्यम से निधियित एचएमसी लागत का लिखित मूल्य	0	1165.58	1031.16	896.74
ग.	प्रतिलाम के लिए पात्रता प्राप्त करने वाली शेषजमा नियोजित पूंजी [क - ख (vii) - (viii)]	37,679.49	43,520.71	42,075.15	47,395.36

(च). पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का ब्रेकअप भेजा है जिसपर विश्वास किया गया है। नियोजित पूंजी के अनुमानन में संशोधन के परिणामस्वरूप परिसंपत्तियों का तीन श्रेणियों में वर्गीकरण भी संशोधित किया गया है।

(छ). पत्तन ने कार्य पूंजी का अनुमान नहीं लगाया है। इसने स्पष्ट किया है कि कार्य पूंजी शून्य है क्योंकि पत्तन प्रदत्त सेवाओं के लिए अग्रिम रूप में राशि वसूल करता है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए मौजूदा परिसंपत्तियों का अनुमानन और 2011-12 के वास्तविकताओं पर मौजूदा देयता को लेखा में लेते हुए, एमओपीटी की कार्य पूंजी नकारात्मक हो जाती है। परिणामस्वरूप, लागत विवरणों में कार्य पूंजी शून्य मानी गई है।

(ज). पत्तन द्वारा मूल्यांकित अभिकल्पित क्षमता तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 458.1 लाख टन, 507.9 लाख टन और 207.9 लाख टन है। पत्तन ने पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 76 प्रतिशत, 91 प्रतिशत और 94 प्रतिशत पर बीओटी के प्रचालनों सहित पत्तन की समग्र क्षमता उपयोगिता का मूल्यांकन किया है।

सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित मुख्य संवर्धन चरणबद्ध तरीके से एमओएचपी रिवेम्पिंग हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि एमओएचपी का रिवेम्पिंग मौजूदा पुरानी मशीनरी का बदलना मात्र है और पत्तन की क्षमता में वृद्धि होने की कोई उम्मीद नहीं है। इस विश्लेषण में एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

हमारे विश्लेषण में, पत्तन द्वारा निर्दिष्ट की गई बीओटी प्रचालक की क्षमता 447.99 लाख टन, 492.81 लाख टन और 492.81 लाख टन तदनुरूपी अवधि के लिए सुविचारित की गई है।

तदनुसार, पत्तन की अभिकल्पित क्षमता और पूर्वानुमानित यातायात पर विचार करते हुए क्षमता उपयोग क्रमशः 59 प्रतिशत, 71 प्रतिशत और 72 प्रतिशत आता है।

चूंकि क्षमता उपयोग वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए 60 प्रतिशत से अधिक है, एमओपीटी इन दो वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार है। यह देखा गया है कि पूर्व अवधि में क्षमता उपयोग वर्ष 2010-11 और 2011-12 में 129 प्रतिशत और 94 प्रतिशत रहा है। क्षमता उपयोग में गिरावट वर्ष 2012-13 और 2013-14 तक रही है जोकि मुख्यतः इन वर्षों के दौरान लौह अयस्क यातायात में गिरावट की वजह से है। यह स्वीकार करते हुए कि इन दो वर्षों में कम किया गया क्षमता, उपयोग लौह अयस्क खनन प्रचालनों पर अक्टूबर 202 में माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिरोपित प्रतिबंध के कारण है और प्रतिबंध अभी जारी है और इसे भी ध्यान में रखते हुए कि यह स्थिति पत्तन के नियंत्रण से बाहर है, और यह भी स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2013-14 के लिए 59 प्रतिशत का क्षमता उपयोग पूर्ण प्रतिलाभ का दावा करने के लिए निर्धारित 60 प्रतिशत के न्यूनतम क्षमता उपयोग से निकट है, वर्ष 2013-14 में पत्तन को पूर्ण प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।

सावधानीवश, यह स्पष्ट किया गया है कि अन्य मामलों में पूर्ण प्रतिलाभ का दावा करने के लिए उदाहरण के तौर पर यह सुविचारित नहीं किया गया है जहां क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से कम है।

पत्तन ने सम्पूर्ण नियोजित पूंजी के लिए 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकल्पित किया है। वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रतिलाभ की दर व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्तियों के लिए जोखिम मुक्त दर 8.33 प्रतिशत है। इसलिए, व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.33 प्रतिशत सभी वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित किए गए हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर कोई प्रतिलाभ स्वीकार नहीं किया गया है।

(xiv). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन और विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। पत्तन के लिए संशोधित समेकित लागत विवरण अनुबंध-III रूप में संलग्न किया गया है और विभिन्न मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए संशोधित लागत विवरण क्रमशः अनुबंध-IV (क) से (घ) रूप में संलग्न किए गए हैं। समग्र पत्तन और विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

विवरण	पत्तन सार (रु. करोड़ में)				मुख्य गतिविधियाँ (रु. करोड़ में)				मुख्य गतिविधियाँ (रु. करोड़ में) (उप-गतिविधियाँ के अंतर्गत)				औसत परिवर्तन/वर्ष %
	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16		
(i). समग्र लागत	33484.07	40024.75	41869.07	115377.89	-8209.70	-4803.03	-6968.59	-20071.32	-24.79%	-12.00%	-16.64%		-17.45%
(ii). कार्य प्रारम्भ तक	17065.22	20473.06	21129.66	58668.83	-4398.27	-3293.34	-5289.50	-12981.82	-27.56%	-17.47%	-27.86%		-22.13%
(iii). सार्वजनिक	15824.84	12909.10	13476.23	37210.19	-4573.64	-4355.26	-6087.42	-15016.32	-45.20%	-38.86%	-49.83%		-40.36%
(iv). सार्वजनिक	1153.38	1670.81	1834.52	4358.69	-1720.07	-1499.35	-1501.94	-4311.35	-158.53%	-103.71%	-107.43%		-110.39%
(v). सार्वजनिक	180.89	184.17	187.41	552.48	-68.49	-44.36	-48.85	-161.70	-40.50%	-28.17%	-28.75%		-28.27%
(vi). सार्वजनिक	1022.48	1158.64	1204.79	3386.89	387.03	538.17	554.29	1484.41	49.25%	48.83%	50.42%		43.83%
(vii). सार्वजनिक	3683.87	4650.42	4628.89	13160.78	1576.90	2065.96	1880.49	5523.35	43.43%	48.27%	44.83%		41.87%
(viii). को	8888.33	10642.80	10681.28	30410.18	-7533.36	-6351.50	-7197.37	-21082.23	-84.77%	-59.88%	-66.14%		-69.33%
(ix). सार्वजनिक	3348.81	3489.03	3973.47	11110.41	-1790.88	-1093.26	-1263.84	-4147.96	-53.51%	-28.04%	-32.25%		-37.17%
(x). सार्वजनिक	3760.83	4899.97	4783.41	13113.81	-3232.36	-2935.63	-3424.03	-9591.72	-88.17%	-83.62%	-71.88%		-73.14%
(xi). सार्वजनिक	1859.58	2018.00	2075.39	5749.97	-2181.28	-1920.45	-2070.68	-6151.79	-130.23%	-95.31%	-99.74%		-108.89%
(xii). सार्वजनिक	129.00	129.00	129.00	387.00	-349.18	-402.15	-439.42	-1190.76	-270.64%	-311.75%	-340.44%		-307.69%
(xiii). सार्वजनिक	5089.08	5886.00	6773.00	17750.08	3112.13	3815.30	4571.51	11498.94	61.15%	64.80%	67.50%		64.78%
(xiv). सार्वजनिक	2443.44	3020.21	3085.15	8548.79	519.80	1627.01	846.78	2493.59	21.27%	34.00%	30.69%		29.17%
(xv). सार्वजनिक	28394.89	34136.73	35098.07	97627.81	-114.10	-9518.32	-11540.10	-21572.88	-40.18%	-25.25%	-32.68%		-32.34%

(xv). उपर्युक्त तालिका में दिए गए लागत सार में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि रेलवे गतिविधि सहित यातायात के मौजूदा स्तर पर विचाराधीन तीन वर्षों की अवधि के लिए घाटा लगभग ₹ 200.71 करोड़ होगा। रेलवे गतिविधि में अधिशेष को अलग करते हुए, पत्तन तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹ 315.70 करोड़ की सीमा तक घाटे में है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.11.6 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के लिए समग्र पत्तन की वित्तीय स्थिति प्रशुल्क संशोधन की सीमा निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित की जानी चाहिए। एमओपीटी पर कुछ गतिविधियाँ जैसे सीएचएलडी और पीओएल राजस्व अधिशेष स्थिति दर्शा रहे हैं जबकि बाकी घाटे में बताए गए हैं। इसलिए, घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित किए जाने के सन्त्य, प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह को स्वीकार करने की जरूरत होगी। इस संदर्भ में, यह उल्लेख किया जाना है कि हालांकि प्रति-सहायिकीकरण को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किए जाने की जरूरत है लेकिन अचानक वापसी से कुछ गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रशुल्क प्रभाव पड़ेगा। तब तक, इस प्राधिकरण ने ऐसी गतिविधियों में प्रशुल्क की कटौती को सुलझाए बिना अधिशेष वाली गतिविधियों में किसी प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दिए बिना प्रति-सहायिकीकरण को शामिल करने का निर्णय लिया है। संयोगवश, एमओपीटी ने पीओएल तथा सीएचएलडी के प्रशुल्क में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है जो राजस्व अधिशेष स्थिति दर्शाता है।

प्रत्येक गतिविधि में दर्शाई गई लागत स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने शामिल नहीं किए गए कुछ राजस्व अन्तर को छोड़ते हुए कुछ मुख्य घाटा गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि करने का निर्णय लिया है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

➤ लौह अयस्क गतिविधि

पत्तन ने एमओएचपी और जहां कहीं अयस्क प्रहस्तन के प्रशुल्क में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यहां बताया गया है कि अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में प्रशुल्क वृद्धि का मूल्यांकन पिछले प्रशुल्क संशोधन मामलों में बृहत् रूप से हमेशा किया गया है। इसी तरीके का अनुसरण किया गया है। अयस्क प्रहस्तन गतिविधि लगभग 40.36 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है।

लौह अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में दर्शाए गए घाटे को स्वीकार करते हुए, और यह भी विचार करते हुए कि एमओपीटी इस प्रशुल्क चक्र में एमओएचपी सुविधा को रिवेम्प करने के लिए मुख्य केपेक्स का प्रस्ताव कर रहा है, लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि के अधीन वसूलीयोग्य सभी प्रमारों पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित 40 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि औचित्यपरक नहीं पाया गया है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि एमओपीटी के लौह अयस्क प्रहस्तन प्रमार तत्संबंधी प्रशुल्क मामलों में दर्ज कारणों से ऊर्ध्वमुखी संशोधित नहीं किए गए हैं क्योंकि वर्ष 2000 और प्रथम वृद्धि वर्ष 2000 से वर्ष 2010 आदेश में ही प्रदान किए गए थे।

➤ सामान्य कार्गो तथा भंडारगृह:

पत्तन ने सामान्य कार्गो प्रहस्तन और भंडारगृह प्रमारों में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। भंडारगृह गतिविधि का लागत विवरण 29 प्रतिशत का घाटा दर्शाता है और सामान्य कार्गो गतिविधि 110 प्रतिशत घाटे में है। चूंकि सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटा स्थायी नहीं है और यह भी स्वीकार करते हुए कि भंडारगृह गतिविधि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को पूरा करती है जो पीओएल तथा सीएचएलडी को छोड़कर 40 प्रतिशत से अधिक का घाटा दर्शाती है, भंडारगृह प्रमारों एवं सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 40 प्रतिशत की वृद्धि किए जाने के प्रस्ताव को स्वीकार करना औचित्यपरक है।

➤ पीओएल तथा सीएचएलडी:

ये गतिविधियां राजस्व अधिशेष स्थिति में हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित यथास्थिति बनाए रखी गई है।

(ख). पोत संबंधित प्रमार:

➤ एमओपीटी ने पोत संबंधित प्रमारों अर्थात् बर्थ किराये के अलावा पत्तन देयताएं, पाइलटेज, और जल आपूर्ति में 50 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में, जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने बर्थ किराया प्रमार के अधीन बीओटी प्रचालकों से लाइसेंस शुल्क से आय का अनुमान लगाया था और पत्तन द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण 5 प्रतिशत का मामूली औसत घाटा दर्शाता है। पहले से स्पष्ट किए गए कारणों से हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में, लाइसेंस शुल्क से ली गई आय को संपदा गतिविधि के अधीन लिया गया है और बर्थ किराया गतिविधि तीन वर्षों के लिए 37 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है।

➤ अधिकांश उपयोक्ताओं ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित पोत संबंधित प्रमारों में वृद्धि नहीं करने अथवा प्रशुल्क वृद्धि को संशोधित नहीं करने का अनुरोध किया है। तथापि, पोत संबंधित गतिविधि में 69 प्रतिशत के समग्र घाटे को स्वीकार करते हुए, पोत संबंधित प्रमारों में वृद्धि किए जाने का मामला है।

बर्थ किससम गतिविधि सहित पोत संबंधित गतिविधि के अधीन विभिन्न उप गतिविधियां घाटे के विभिन्न स्तर बताती हैं। पत्तन तथा गोदी गतिविधि के अधीन संयुक्त अनुमानित घाटा विचारधीन तीन वर्षों के लिए लगभग 69 प्रतिशत है। पत्तन तथा गोदी गतिविधि के अधीन तीन मुख्य उप-गतिविधियों में से, पत्तन संरक्षण तथा सेवाओं संबंधी उप गतिविधि 107 प्रतिशत का भारी घाटा दर्शाती है जबकि अन्य दो उप गतिविधियां अर्थात् बर्thing तथा पाइलटेज क्रमशः 37 प्रतिशत और 73 प्रतिशत का घाटा दर्शाती हैं। सामान्यतः, पत्तन पर आने वाला कोई पोत अनिवार्य रूप से पत्तन देयताएं, पाइलटेज तथा बर्थ किराया अदा करता है। चूंकि सभी उपगतिविधियों का प्रभाव संयुक्त उपयोक्ता समूह अर्थात् पोत द्वारा पूरा किया जाना है, इसलिए अलग-अलग उप गतिविधियों में वृद्धि की भिन्न-भिन्न दर पर विचार करना जरूरी नहीं समझा गया है। पोत संबंधित गतिविधि में सभ्य घाटे और गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह पर विचार करते हुए और ध्यान में रखते हुए कि अधिकांश उपयोक्ताओं ने पोत संबंधित प्रमारों में प्रस्तावित तीव्र वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, पोत संबंधित सेवाओं में 30 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि स्वीकार की गई है।

➤ प्रशुल्क दिशानिर्देश एकल स्लैब में बर्थ किराये का निर्धारण परिकल्पित करते हैं। एमओपीटी के मामले में, बर्थ किराया दो टियर स्लैब में निर्धारित किया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एमओपीटी ने निवेदन किया था कि पोत के क्षेत्र विशेष के प्रतिकूल प्रभाव की वजह से शायद और युक्तिकरण संभव नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान और मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवही में एकल स्लैब में बर्थ किराये की मांग नहीं की है। कुछ अन्य पत्तनों पर, इस प्राधिकरण ने अपने विवेकाधिकार का इस्तेमाल किया है और बताई गई मुश्किलों के मददेनजर एक से अधिक स्लैब में बर्थ किराये की वसूली करने की इजाजत दी है। इसलिए, मौजूदा दो टियर बर्थ किराया ढांचा जारी रखने की अनुमति दी गई है।

➤ पत्तन ने कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना से संबंधित मौजूदा टिप्पणी सं. 14 को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टीएमपी द्वारा शुरू की गई कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना एमओएचपी के संदर्भ में थी जो 1979 में संस्थापित किया गया था। यह संयंत्र अपना आर्थिक जीवनकाल पूरा कर चुका है और इसलिए पुरानी गशीनरी से सर्वोत्तम स्तर पर कार्यनिष्पादन की उम्मीद करना उचित नहीं होगा। अतः, इसने अनुरोध किया है कि कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना को संयंत्र को नया बनाए जाने तक आस्थगित रखी जाए। एमओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों को मददेनजर रखते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि जीएमओईए सहित किसी भी उपयोक्ता ने ईएलटी योजना को समाप्त किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह मौजूदा प्रशुल्क चक्र में अस्थायी रूप से बन्द की गई है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि एमओएचपी में पूरी तरह से रिवेम्प की गई सुविधाओं के मददेनजर ईएलटी योजना में परिकल्पित संशोधनों पर विचार करते हुए अगले प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय ईएलटी योजना को शामिल किया जाए।

(ग). संपदा किराये:

पत्तन का प्रस्ताव मौजूदा संपदा किरायों में 40 प्रतिशत वृद्धि की मांग करता है शायद संबद्ध गतिविधि में अनुमानित 61 प्रतिशत के राजस्व घाटे को आंशिक रूप से पूरा किया जा सके। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में संपदा गतिविधि तीन वर्षों के लिए औसतन 29 प्रतिशत का राजस्व अधिशेष दर्शाती है।

सामान्य संशोधन प्रस्ताव केक अधीन संपदा में संशोधन करने की मांग करने वाला पत्तन का प्रस्ताव भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। पत्तन न्यास सरकार द्वारा संपदा किरायों के संशोधन के लिए समय-समय पर जारी किए जाने वाले भूमि नीति दिशानिर्देशों

द्वारा शासित किए जाते हैं। 2002, 2006 और 2010 आदेश के प्रशुल्क संशोधन के दौरान एमओपीटी को इस स्थिति के बारे में पहले ही बताया जा चुका है।

एमओपीटी ने सरकार के भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए संपदा किरायों के संशोधन की मांग करने वाले एक पृथक प्रस्ताव जनवरी 2012 में दाखिल किया था। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएगपी/8/2012-एमओपीटी दिनांक 8 मई 2012 द्वारा भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए एमओपीटी भूखंडों के संपदा किरायों को संशोधित किया था। उक्त आदेश में निर्धारित दरें आदेश के लागू होने की तारीख से पांच वर्षों की अवधि अर्थात् वर्ष 2017 तक वैध हैं।

उपर्युक्त के मद्देनजर, संपदा किराये में संशोधन की मांग करने वाला प्रस्ताव खारिज किया गया है।

(घ). पत्तन ने रेलवे संबंधित प्रशुल्क में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं करके सही किया है क्योंकि इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार में नहीं आता है।

(xvi). एमओपीटी ने बताया है कि हाल ही में निर्मित बर्थ सं. 4, ब्रेक वॉटर मोल तथा ब्रेक वॉटर बर्थ विशेष रूप से ₹0 101 करोड़ की कुल लागत से गैर-कार्गो पोतों के प्रहस्तन के लिए है। तदनुसार, दरमान में बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 0.0607 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए ₹0 1.88 प्रति जीआरटी प्रति घंटा, पोत का आकार भले ही कोई भी हो, प्रस्तावित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने के परिकलन के लिए विस्तृत गणना दी गई है। पत्तन ने सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर परिसंपत्ति लागत, मरम्मत और अनुसंधान लागत पर मूल्यहास और प्रासंगिक परिसंपत्तियों की नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाल पर विचार किया है। औसत लागत जमा 16 प्रतिशत आरओसीई की वसूली करने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा यात्री लेवी से अनुमानित आय को अलग करने के बाद ₹0 1686.76 लाख प्रतिवर्ष है। यह अनुमान 588.198 लाख जीआरटी घंटों से अधिक की कुल बर्थ अधिग्रहणता और तटीय पोत पर लागू तटीय रियायत पर विचार करते हुए वसूली करने का अनुमान लगाया गया है। लागत गणना पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है, नए बर्थों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित किया गया है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित अतिरिक्त आय पत्तन में समग्र घाटे को पूरा करने के लिए वित्तीय माडल में सुविचारित किया गया है।

(xvii). एमओपीटी ने बताया है कि बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो वर्तमान में जलयान गियरों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किया गया है, जिसकी वजह से इन सभी बर्थों पर तुलनात्मक रूप से कम है। इसलिए, निर्यात/आयात कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 10 और 11 में 100 मी.ट. हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की खरीद करने का निर्णय लिया गया है। पत्तन ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए क्रमशः ₹0 48.58 प्रति टन, ₹0 101.20 प्रति टन और ₹0 161.93 प्रति टन का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रेषित मूल प्रस्ताव के फारमिंग पार्ट यह देखा गया है कि एचएमसी की कार्गोवार क्षमता का अनुमान लगाने के लिए और लागत का अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत प्रतिमानक और दृष्टिकोण 100 टन एचएमसी के लिए न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास में एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित किए जाने के समय इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों और दृष्टिकोण के अनुसार है। पत्तन द्वारा प्रेषित लागत परिकलन पर विश्वास किया गया है और निम्नलिखित संशोधनों के अधीन स्वीकार किया गया है:-

(क). एचएमसी के लिए किराया प्रभार हेतु प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए प्रेषित लागत गणना में, एमओपीटी ने 100 टन की पूंजी लागत ₹0 3691.73 लाख पर विचार किया है। हमारे विश्लेषण में, एचएमसी के लिए कुल पूंजी लागत दस्तावेजी प्रमाण के आधार पर ₹0 2746.26 लाख पर सुविचारित की गई है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि समग्र लागत स्थिति में, सरकार द्वारा निधिधित एचएमसी की पूंजी लागत के हिस्से को प्रतिलाल के परिकलन के लिए अलग रखा गया है, 100 टन एचएमसी के किराये के लिए अलग-अलग लागत पर पहुंचने के समय, प्रतिलाल तीन वर्षों के लिए परिसंपत्तियों के

औसत निवल मूल्य पर परिकलित किया गया है कि उपयोक्ताओं को पत्तन द्वारा अनुसरित निधियन व्यवस्था होने के बावजूद हारबर मोबाइल क्रेन किराये पर लेने के लिए अदायगी करनी होगी। यह अनुचित नहीं पाया गया है कि पत्तन को एचएमसी के किराये पर लेने के लिए उपयोक्ताओं से इसके द्वारा स्वीकार्य अधिकतम प्रतिलाभ और समय लागत वसूल करने की अनुमति दी जाए।

- (ख). पत्तन ने पीपीटी, वीओसीपीटी और एनएमपीटी में 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण के मामले में यथा अनुमानित 70 लिटर प्रति घंटा पर एचएमसी द्वारा ईंधन का उपयोग परिकल्पित किया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु0 47 प्रति लिटर को इस विश्लेषण के समय प्रचलित रु0 52.76 प्रति लिटर में अद्यतन किया गया है।
- (ग). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और बीमा 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार एचएमसी की पूंजी लागत के क्रमशः 5 प्रतिशत और 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। यह अन्य महापत्तनों में एचएमसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण में अनुसरित तरीके के अनुसार है और इसलिए संशोधित पूंजी लागत पर ये प्रतिमानक लागू किए जाने के अधीन विचार किया गया है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन निर्धारित दर के अनुसार एचएमसी की संशोधित पूंजी लागत के 10.34 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- (घ). तीन वर्षों की अवधि के लिए एचएमसी के औसत लिखित मूल्य पर 16 प्रतिशत आरओसीई वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए इस प्राधिकरण के निर्णय के आधार पर विचार किया गया है।
- (ङ). एमओपीटी ने एचएमसी के लिए अंतिम दर पर पहुंचने के समय विदेशी/तटीय कार्गो के अनुपात के प्रभाव पर पर विचार किया है। यही अनुपात हमारी गणना में बनाए रखा गया है।
- एचएमसी के परिचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 1082.31 लाख है जो क्रेन की परिचालन लागत रु0 733.78 लाख जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु0 348.53 लाख है। एचएमसी के लिए किराया प्रभार उनके तत्संबंधी मानक क्षमता के संदर्भ में बोर्ड कार्गो समूहों के लिए निर्धारित किया गया है।
- (च). पत्तन ने एनएमपीटी, पीपीटी और वीओसीपीटी में एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार एचएमसी की मानक क्षमता के संदर्भ में कार्गो की बृहत् श्रेणियों के लिए किराया प्रभार निर्धारित किए हैं।
- (छ). एचएमसी के किराये के लिए एमओपीटी का लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। एचएमसी के लिए संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध- V रूप में संलग्न की गई है। विदेशी कार्गो के लिए एचएमसी के उपयोग के लिए दर प्रति टन शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु0 37.87 प्रति टन, ब्रेक बल्क के प्रहस्तन के लिए रु0 87.97 प्रति टन और अन्य कार्गो के लिए रु0 126.27 प्रति टन तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए रु0 1082.31 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए जबकि एमओपीटी द्वारा तत्संबंधित कार्गो समूह के लिए रु0 1387.94 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए अन्य कार्गो हेतु रु0 161.93 प्रति टन, ब्रेक बल्क (स्टील तथा बैग कार्गो) के प्रहस्तन के लिए रु0 101.20 प्रति टन और शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु0 48.58 प्रति टन है।
- (ज). एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए प्रेषित गणना में, पत्तन ने एचएमसी के कार्यनिष्पादन से जुड़ी प्रस्तावित दर दर्शाई है। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क में, इसने आधार दर में बढ़ोतरी के द्वारा 5 प्रतिशत के पुरस्कार का प्रावधान किया है यदि अर्जित

कार्यनिष्पादन तलचिह्न स्तर से 1000 टन अधिक रहता है और आधार दर में कटौती के द्वारा हतोत्साहन 5 प्रतिशत तक यदि अर्जित कार्यनिष्पादन एनएमपीटी, पीपीटी, वीओसीपीटी में एचएमसी के किराये के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के अनुसार तलचिह्न से 1000 टन कम अर्जित किया जाता है। तथापि, मसौदा प्रस्तावित दरमान में, ऐसा कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क शामिल किया नहीं पाया गया है। एचएमसी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क अपनी गणना में पत्तन द्वारा यथा प्रेषित कार्यनिष्पादन से जोड़कर निर्धारित किया गया है जो अन्य पत्तनों में निर्धारित कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के अनुसार पाया गया है।

(xviii). उपर्युक्त अनुच्छेद में यथा चर्चा स्वीकार की गई प्रशुल्क वृद्धि का कुल राजस्व प्रभाव यह अनुमान लगाते हुए विचाराधीन तीन वर्षों के लिए लगभग ₹ 277.68 करोड़ का अनुमान लगाया गया है कि वर्धित प्रशुल्क 1 अगस्त 2013 से प्रभावी होगा। जैसाकि पहले बताया गया है, इस आदेश के बाद वाले भाग में दिए गए कारणों से कवर नहीं किए गए कुल घाटे का प्रेक्शन छोड़ते हुए प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई है। ₹ 38.03 करोड़ तक कवर करना शेष रह गया घाटा पत्तन सम्भावित संशोधनों जैसे लंगरगाह शुल्क में युक्तिकरण, नए कार्यों जैसे स्टील के लिए घाटशुल्क, एचएमसी से किराया प्रभार और कुछ प्रहस्तन उपकरण जो उसके लिए अनुमोदित किए गए हैं जिसका प्रभाव पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है, से पूरा कर सकता है।

(xix). पेंशन लेवी

(क). 2006 के प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने शुरू में पत्तन की पेंशन देयता को पूरा करने के लिए पेंशन निधि निर्माण करने के लिए सभी राजस्व अर्जन गतिविधियों (सिलवे संबंधित प्रभारों के अलावा) पर 7 प्रतिशत की दर से विशेष लेवी हेतु अनुमोदन प्रदान किया था।

इस प्राधिकरण ने जून 2010 के पिछले प्रशुल्क संशोधन में पाया था कि एमओपीटी ने पेंशन लेवी के कोई पृथक लेखापरीक्षित लेखे नहीं भेजे थे। ₹ 229 करोड़ की पेंशन निधि में संययन के सापेक्ष 31 मार्च 2009 को ₹ 522 करोड़ पर दर्शाई गई पेंशन देयता के बीमांकक मूल्यांकन के आधार पर, 7 प्रतिशत की प्रचलित विशेष दर को जारी रखने की अनुमति दी गई थी।

(ख). यह देखा गया है कि पेंशन निधि लेखे व्यवस्थित किए गए हैं और स्थिति पत्तन के वार्षिक लेखों में बताई गई है। पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में निवेदन किया है कि पेंशन निधि देयता की 31 मार्च 2012 को बीमांकक मूल्यांकन ₹ 680.98 करोड़ है। उसके विपरीत 31 मार्च 2012 को पेंशन निधि में शेषजमा ₹ 365.67 करोड़ है। ये आंकड़े वर्ष 2011-12 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल खाते हैं। पत्तन ने बाद में 31 मार्च 2013 को बीमांकक मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथा मूल्यांकित पेंशन देयता के लिए बीमांकक मूल्यांकन अद्यतन कर ₹ 996.26 करोड़ बताया है जिसे बीमांकक की रिपोर्ट की प्रति के साथ प्रमाणित किया गया है और इसलिए विश्वास किया गया है। अस्थायी पेंशन निधि जमाशेष ₹ 414.00 करोड़ मूल्यांकित किया गया है जो इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास भी किया गया है।

(ग). बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि जमाशेष और पेंशन निधि देयता में भारी अन्तर के मददेनजर, एमओपीटी ने पेंशन निधि में जमाशेष को बढ़ाने के लिए 7 प्रतिशत की मौजूदा विशेष दर को बढ़ाकर 12 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, एमओपीटी ने 7 प्रतिशत की मौजूदा विशेष दर के स्थान पर 12 प्रतिशत की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना नहीं भेजी है।

(घ). पत्तन ने अगले तीन वर्षों के लिए पेंशन निधि जमाशेष पर अर्जित होने वाले सम्भावित ब्याज पर विचार नहीं किया है। हमारे विश्लेषण में 9 प्रतिशत की प्रचलित दर अगले तीन वर्षों के लिए सुविचारित की गई है।

संशोधित दर कार्यान्वित किए जाने के जुलाई 2013 तक 7 प्रतिशत की मौजूदा दर पर वसूल किए जाने की संभावना वाला राजस्व भी हमारे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ड). पत्तन द्वारा प्रेषित पूर्व अवधि 2010-11 से 2012-13 के लिए रेलवे गतिविधि हेतु लागत विवरण ₹ 56.59 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाता है। एमओपीटी द्वारा प्रेषित और स्पष्ट किए गए विश्लेषण के अनुसार संशोधित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रेलवे गतिविधि हेतु लागत विवरण ₹ 114.99 करोड़ का निवल अधिशेष दर्शाता है। यह स्वीकार करते हुए कि देयता को पूरा करने के लिए पेंशन निधि में कमी महत्वपूर्ण है, यह विचार करना अनुचित नहीं होगा कि पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए ₹ 172.78 करोड़ हेतु वर्ष 2010-11 से 2015-16 हेतु रेलवे गतिविधि में कुल राजस्व अधिशेष पर विचार किया जाए।

(घ). इसके अलावा, पेंशन निधि में कमी की मात्रा पर विचार करना महत्वपूर्ण है, यह उचित पाया गया है कि कोलकाता पत्तन न्यास के मामले में इसके पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश सं. टीएएमपी/6/2010-केओपीटी दिनांक 29 नवम्बर 2010 किए गए अनुसार तीन चक्रों की लम्बी अवधि में पेंशन देयता में कमी की वसूली को बांटा जाए ताकि उपयोक्ताओं पर बोझ के प्रभाव को कम किया जा सके।

(छ). तदनुसार, पेंशन निधि देयता में कमी और इस चक्र में किए जाने के लिए प्रस्तावित वसूली निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

		(₹ करोड़ों में)
(क).	31 मार्च 2013 को बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि देयता	998.26
(ख).	31 मार्च 2013 को पेंशन निधि में जमाशेष	414.00
(ग).	पेंशन निधि में कमी (क-ख)	582.26
(घ).	घटाया : 7 प्रतिशत की मौजूदा दर पर अप्रैल से जुलाई 2013 तक (4 माह) वसूल किए जाने के लिए अनुमानित लेवी	7.96
(ङ).	घटाया: पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए समायोजित एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रेलवे गतिविधि में अधिशेष	56.59
(च).	घटाया: पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए समायोजित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रेलवे गतिविधि में अनुमानित निवल अधिशेष	114.99
(छ).	घटाया: अगले तीन वर्षों के लिए उपार्जित होने की संभावना वाला 9 प्रतिशत की दर से ब्याज	111.78
(ज).	पेंशन निधि में कमी (ग-घ-ङ-च-छ)	290.94
(झ).	(ज) पर अनुमानित पेंशन निधि में कमी तीन चक्रों से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, तो वसूली इस चक्र में की जाएगी।	96.98

(ज). मौजूदा कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रमारों तथा पोत संबंधित प्रमारों में प्रदान की गई वृद्धि, और अनुमोदित नई प्रशुल्क मदों पर विचार करने के बाद, अगस्त 2013 से मार्च 2016 तक की अवधि के लिए पत्तन की कुल परिचालन आय ₹ 116.15 करोड़ परिगणित होती है।

यदि एमओपीटी को तदनुसूची अवधि के दौरान पेंशन निधि के लिए ₹ 96.98 करोड़ की राशि वसूल करनी होगी तो एमओपीटी को संशोधित कार्गो/कंटेनर तथा पोत संबंधित प्रमारों पर 8.7 प्रतिशत की विशेष दर वसूल करनी होगी। इस प्रकार, वर्तमान के लिए, एमओपीटी मौजूदा प्रशुल्क चक्र में 9 प्रतिशत की विशेष दर वसूल करने के लिए प्राधिकृत है और स्थिति की अपने दरगाना के अगले संशोधन के समय समीक्षा की जा सकती है।

(झ). पत्तन को सलाह दी जाती है कि पेंशन निधि का पृथक खाता व्यवस्थित करे और अगली समीक्षा के समय समीक्षा के लिए निधि के लेखापरीक्षित ब्योरे भेजे।

(xx). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित 13.75 प्रतिशत पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई है। प्रचलित दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.45 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित कर 18.45 प्रतिशत की गई है।

(xxi). एमओपीटी का मौजूदा दरमान आनन्द नाव पर पत्तन देयताओं की वसूली से छूट देता है। पत्तनने पत्तन देयताओं की वसूली से छूट प्राप्त मदों की टोकरी से इस मद को हटाने का प्रस्ताव किया है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि आनन्द नाव पृथक वर्गीकरण के अधीन सुविचारित किए गए हैं और संभेकित प्रभार प्रस्तावित किया गया है।

यह बताना प्रासंगिक है कि भारतीय पत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के अनुसार, किसी आनन्द नाव पर पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं हैं। ऐसी स्थिति में, पत्तन देयताओं की छूट सूची से आनन्द नाव को हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव भारतीय पत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तनों जैसे मुम्बई पत्तनन्यास, कोचीन पत्तन न्यास, आदि के मामले में भी आनन्द नाव को पत्तन देयताओं की वसूली से छूट वाली श्रेणी के अधीन दर्शाया गया है। आनन्द नाव को पत्तन देयताओं की वसूली से छूट देने के मौजूदा प्रावधान को बनाए रखा गया है।

(xxii). मौजूदा टिप्पणी (1) में बताया गया है कि पत्तन देयताएं पोत के प्रत्येक प्रवेश पर प्रभार्य होंगी सिवाय उसके जहां पोतवर्गिक से तीस दिनों में एक बार वसूली करता है। पत्तन ने इस प्रावधान को फ्लोटिंग क्रेन पर भी विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

पत्तन ने अब यह कहते हुए टिप्पणी (1) के अधीन शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि 30 दिनों से अधिक समय के लिए पत्तन में रुकने वाले पोत के मामले में पोत के प्रत्येक प्रवेश के समकक्ष अतिरिक्त पत्तन देयता पत्तन के विराम के प्रत्येक तीस दिनों के लिए प्रभार्य होगी। पत्तन ने दरमान में प्रस्तावित संशोधन के लिए कोई औचित्य नहीं दिया है। पत्तन देयताओं का अतिरिक्त सैट वसूल करने का प्रस्ताव, यदि पोत 30 दिनों से अधिक रुकता है, किसी अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारण के अनुसार नहीं है। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन देयताएं पत्तन में पोत के प्रवेश के लिए एक लेवी है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और प्रस्तावित संशोधन के लिए किसी औचित्य के अभाव में, प्रत्येक प्रवेश के समकक्ष अतिरिक्त पत्तन देयताएं वसूल करने का प्रस्ताव, यदि पोत 30 दिनों के अधिक समय के लिए पत्तन में रुकता है, स्वीकार नहीं किया गया है।

(xxiii). मौजूदा दरमान बर्थ सं. 7, 10 और 11 के लिए एकसमान बर्थ किराया निर्धारित करता है। पत्तन ने अनुसूची से बर्थ सं. 7 को हटा दिया है क्योंकि यह बर्थ अदानी मुरुगांव पोर्ट टर्मिनल लि. (एएमपीटीएल) को हस्तांतरित कर दिया गया है जिसके वर्ष 2013-14 में प्रचालन शुरू करने की संभावना है। अतः, प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।

(xxiv). मौजूदा दरमान लदाई/उतराई प्रचालनों में विनियुक्त पोतों अथवा यात्रियों के पोत पर चढ़ने/उतरने और कार्गो की लदाई/उतराई प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने/उतारने में विनियुक्त नहीं रहने वाले पोतों के लिए पृथक लंगरगाह प्रभार निर्धारित करता है। किसी भी प्रचालन में शामिल नहीं होने वाले पोतों के लिए, वसूली की मौजूदा इकाई पोत की जीआरटी से किसी भी प्रकार जोड़े बिना प्रति घंटा आधार पर निर्धारित किया गया है। एमओपीटी ने अब ऐसे पोत द्वारा चलाए जाने वाले प्रचालनों पर ध्यान दिए बिना सभी प्रकार के पोतों को कवर करने के लिए प्रति जीआरटी प्रति घंटा आधार पर एकसमान लंगरगाह प्रभार का प्रस्ताव किया है।

प्रस्तावित युक्तिसंगत दरों पर, ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में लदाई/उतराई प्रचालनों में विनियुक्त पोतों पर वृद्धि 12.36 प्रतिशत होगी और वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में लंगर डाले पोतों के लिए यह 20.96 प्रतिशत होगा।

जीएमओईए और कुछ अन्य उपयोक्ताओं ने बताया है कि प्रस्तावित दर पर वृद्धि लदाई/उतराई प्रचालनों में विनियुक्त नहीं रहने वाले पोतों के लिए ज्यादा होगी। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रति घंटा आधार पर निर्धारित मौजूदा दरें कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के बिना लंगरगाह पर पार्क किए पोतों जो पत्तन की कुशलता को प्रभावित करते हैं, को हतोत्साहित करने के लिए बहुत ही कम हैं। प्रस्तावित युक्तिकरण मुख्यतः लंगरगाह पर पोतों के निष्क्रिय होने को हतोत्साहित करने के लिए है। इसने यह निवेदन भी किया है कि मौजूदा दरमान के अनुसार लंगरगाह शुल्क किसी भी प्रचालन नहीं लगे पोतों के आकार पर ध्यान दिए बिना एकसमान रूप से लागू किया गया है। यह छोटे पोतों के लिए अन्यायपूर्ण है जो बड़े पोतों के समान अदायगी करेंगे क्योंकि दर पोत के जीआरटी से नहीं जोड़ी गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य तथा स्पष्टीकरणों के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि बर्थ किराया गतिविधि 37 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाती है, लंगरगाह प्रभार में प्रस्तावित युक्तिकरण अनुमोदित किया गया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस उप-गतिविधि के अधीन कुल आय तब भी नहीं बदलेगी यदि प्रस्तावित युक्तिकरण पर विचार किया जाता है। इस तर्क को स्वीकार करना मुश्किल है कि प्रस्तावित युक्तिसंगत ढाँचे के लेखा पर कोई अतिरिक्त आय उपार्जित होगी। लंगरगाह शुल्क में युक्तिकरण के लेखा पर अतिरिक्त आय के प्रशुल्क वृद्धि द्वारा कवर नहीं किए गए घाटे की क्षतिपूर्ति करने की उम्मीद है।

(xxiv). पत्तन ने ऐसी किसी बार्ज पर अतिरिक्त प्रभारों के भुगतान से संबंधित मौजूदा टिप्पणी सं. 6 को हटाने का प्रस्ताव किया है जो पोतों को खाली करने के 15 मिनट के भीतर जेट्टी खाली नहीं करते हैं। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा टिप्पणी बर्थ किए गए बाजों के आवागमनों के अनुवीक्षण में प्रभालात्मक मुश्किलों के लेखा पर हटाने के लिए प्रस्तावित की गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि पत्तन विषय प्रभार वसूल नहीं करता रहा है, मौजूदा नोट को हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(xxvi). मौजूदा दरमान बर्थ पर पोतों को जल की आपूर्ति और बाजों द्वारा पोतों को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार निर्धारित करता है। पत्तन ने बाद वाले हिस्से के लिए प्रशुल्क हटाने का प्रस्ताव किया है। इसने अन्य प्रभारों जैसे बाजों के स्टेशन छोड़ने के बाद पानी की आपूर्ति रद्द करना और जल बार्ज के लिए विराम प्रभार हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन जल-बार्ज के माध्यम से पानी की आपूर्ति की सुविधा समाप्त कर दी गई है और ठेका दिया गया है और इसलिए मौजूदा दरमान से इन प्रशुल्क मदों को हटाने के लिए प्रस्ताव किया गया है। इस संदर्भ में वह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण का अधिकार है कि महापत्तन न्यासों अथवा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 और पत्तन अथवा पत्तन पहुंचमार्गों के संबंध में अधीन अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा ऑफर की गई सेवाओं के संदर्भ में प्रशुल्क और शर्तें निर्धारित करे। यह विदित है कि बाजों के माध्यम से पानी की आपूर्ति से संबंधित सेवा जो पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही थी को आउटसोर्स किया गया है। यह सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन आती है, इसलिए इसमें कोई संदेह नहीं है कि बाजों द्वारा जल आपूर्ति के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना मले ही यदि यह आउटसोर्स सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई हो को टीएएमपी द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, ऐसे मामलों में जहां धारा 42(3) के अधीन अधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर है, वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जानी हैं। अतः एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों के भीतर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के अनुसार समान अधिकतम दर के अनुमोदन की मांग करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करे। उस समय तक, बिना किसी वृद्धि के मौजूदा दर को जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(xxvii). (क). मौजूदा दरमान में, ग्रेनाइट तथा मारबल के लिए घाटशुल्क दर दो श्रेणियों अर्थात् ₹0 15 प्रति टन पर अनग्रेड ब्लॉकों और ₹0 30 प्रति टन पर ग्रेड ब्लॉकों, स्क्वैयरड अथवा अनग्रेड के अधीन निर्धारित किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, एमओपीटी ने ग्रेनाइट तथा मारबल के लिए ₹0 42 प्रति टन की एकल घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि पत्तन केवल ग्रेड अथवा एनग्रेड फार्म में ही ग्रेनाइट/मारबल का प्रहस्तन करता है। इसलिए, असंगतता से बचने के लिए, दो श्रेणियों का मौजूदा वर्गीकरण हटा दिया गया है और एकल दर प्रस्तावित की गई है। पत्तन द्वारा

प्रेषित स्पष्टीकरण के मददेनजर, प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है और सामान्य कार्गो के लिए स्वीकृत स्तर पर प्रशुल्क वृद्धि स्वीकार की गई है। तदनुसार, ग्रेनाइट तथा मारबल के लिए घाटशुल्क दर ग्रेनाइट तथा ब्लॉकों (ब्लैसेड) के लिए मौजूदा दर में 40 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रु० 42 प्रति टन अनुमोदित किया गया है।

- (ख). एमओपीटी ने स्टील पाइप पर घाटशुल्क प्रभारों की लेवी रु० 84/- प्रति मी.ट. शामिल की गई है। पत्तन से इस गद से उपार्जित होने वाली वर्षवार अतिरिक्त आय के साथ प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पृथक विस्तृत गणना नहीं की गई है।

स्टील पाइप, आयात तथा निर्यात कार्गो हाल ही में इसके पत्तन में प्रहस्तित किए गए थे। चूंकि इस घटक के लिए कोई विशिष्ट घाटशुल्क प्रभार नहीं है, इसलिए इस मद को अविनिर्दिष्ट कार्गो के अधीन वर्गीकृत किया गया है और रु० 30 प्रति टन की घाटशुल्क दर प्रचलित व्यवस्था के अधीन वसूल की गई थी। यह स्वीकार करते हुए कि प्रहस्तित स्टील पाइप भिन्न-भिन्न आकार/परिमाण के हैं और विशिष्ट प्रकार के कार्गो, प्रति पाली/प्रति टुक प्रहस्तित घटक के आउटपुट पर विचार करते हुए, यह बताया गया है कि स्टील पाइप के लिए रु० 60 प्रति टन का प्रस्ताव किया गया है। यह देखा गया है कि मौजूदा दरमान में स्टील पाइप के लिए घाटशुल्क दर रु० 84/- प्रति टन पर प्रस्तावित की गई है।

पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए विस्तृत गणना के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण कि प्रस्तावित दर रु० 60 प्रति टन पर विश्वास किया गया है। वास्तव में, एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट किए गए रु० 51/- प्रति टन पर पारादीप पत्तन न्यास की घाटशुल्क दर के संदर्भ में पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं है। तदनुसार, स्टील पाइप के लिए घाटशुल्क दर रु० 60/- प्रति टन अनुमोदित की गई है।

- (ग). पत्तन ने यह उल्लेख करते हुए टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि आनन्द नौकाएं, नाव और अन्य कार्गो रूप में आने वाले छोटे क्राफ्ट यथानुपात दर पर वसूल किए जाएंगे। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि नियमित प्रशुल्क के अभाव में, यह मुश्किल है कि दर निर्धारित की जाए जो ट्रेड द्वारा प्रश्न की गई थी। इसलिए, यथानुपात आधार पर दरें प्रस्तावित की गई हैं। इसने प्रस्तावित दरमान के भाग 2 के खंड छ के अधीन ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यथानुपात घाटशुल्क दरें शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने दावा किया है कि यथानुपात दरें कुछ महापत्तनों में अभी भी वैध हैं और इसलिए इसके पत्तन में प्रस्तावित किया गया है जहां राजस्व बहुत ही कम है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.2.2 पत्तन न्यासों के दरमान से यथानुपात दरों को चरणबद्ध तरीके से हटाना विनिर्दिष्ट किया गया है। अन्य महापत्तन न्यासों में भी जहां ऐसी यथानुपात दरें पहले से मौजूद हैं, यह प्राधिकरण इसे धीरे-धीरे चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने पर और देता रहा है। ऐसे परिदृश्य में, एमओपीटी के दरमान में यथानुपात लेवी शामिल करना उपयुक्त नहीं पाया गया है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि यथानुपात दर प्रस्तावित करने की बजाय ऐसी मदों के प्रहस्तन के लिए शामिल लागत के आधार पर ऐसी कार्गो मदों के लिए विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए प्रस्ताव दाखिल किया जाए। उस समय तक, मौजूदा प्रणाली के अनुसार ऐसे कार्गो के लिए घाटशुल्क की लेवी जारी रखने की अनुमति दी गई है।

- (xiviii). एमओपीटी ने गैर-नियमित उपयोगकर्ताओं/गैर निर्यातकों पर 1 जून से 30 सितम्बर तक की अवधि के दौरान मूरिंग डॉल्फिन में प्रहस्तित कार्गो पर रु० 50 प्रति टन की मानसूली लेवी शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि मूरिंग डॉल्फिन ट्रेड की मांग पर निर्मित किए गए थे, ट्रेड इन सुविधाओं का अभी उपयोग करता है जब यह उसे उपयुक्त लगती है। अनियमित निर्यातक हैं जो साफ मौसम के दौरान पंजिम पत्तन की सुविधाओं का उपयोग करता है और सुरक्षा कारणों की वजह से मानसूली के दौरान मूरिंग डॉल्फिन में स्थानांतरित किया जाता है।

इसकी वजह से, पत्तन के नियमित उपयोक्ता घाटे की स्थिति में हैं। इसलिए, ट्रेड के साथ विचार-विमर्श से और उनकी सहमति से पत्तन ने उन उपयोक्ताओं पर केवल मानसून लेवी वसूल करने का निर्णय लिया है जो थ्रेश-होल्ड सीमा तक साफ मौसम के दौरान पत्तन का उपयोग नहीं करते हैं। पत्तन ने निवेदन किया है कि ट्रेड को मानसून लेवी अदा करने में कोई आपत्ति नहीं है और इसपर उपयोक्ताओं द्वारा सहमति दी गई है। उपयोक्ताओं के साथ बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति पत्तन द्वारा अग्रप्रेषित की गई है।

पत्तन ने अनुरोध किए जाने के बावजूद प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई आधार प्रेषित नहीं किया है। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन प्रस्तावित दर की वसूली के लिए कोई अतिरिक्त सेवा उपलब्ध नहीं करवा रहा है परन्तु यह ट्रेड पर दंडात्मक प्रकृति का दिखाई देता है यदि वे पत्तन की सुविधा का इस्तेमाल नहीं करते हैं। हालांकि पत्तन ने बताया है कि उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित दर पर सहमति दी है, उपयोक्ताओं के साथ बैठक के कार्यवृत्तों से यह समाहार किया जा सकता है कि इसमें प्रभावित पक्षों अर्थात् गैर-नियमित उपयोक्ताओं तथा नए निर्यातकों के विचार शामिल नहीं हैं। जीएमओईए ने भी प्रस्तावित दर की लेवी को वापिस लेने का अनुरोध किया है। प्रस्तावित दर पत्तन की सेवाएं प्राप्त करने वाले/नियमित सेवा नहीं प्राप्त करने वाले उपयोक्ताओं के बीच भेदभाव करती है। इस प्राधिकरण ने किसी अन्य महापत्तन न्यासी/निजी टर्मिनल के मामले में पूर्वकाल में ऐसी दर अनुमोदित नहीं की थी। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण मानसून प्रभार की वसूली के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

यह विदित है कि एमओपीटी ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र के आधार पर 16 जून 2011 से ₹ 50/- प्रति मी.ट. की दर से मानसून लेवी वसूल करनी पहली से ही शुरू कर दी है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन को उपयुक्त प्रस्ताव जमा करना होगा। प्रस्ताव जमा किए जाने के साथ, पत्तन तब तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रभार वसूल कर सकता है जब तक दरें अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं कर दी जाती हैं बशर्ते तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर तदर्थ दर विपथित की गई हो और पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा उसपर परस्पर सहमति दी गई हो।

16 जून 2011 से एमओपीटी द्वारा मानसून प्रभारों की वसूली 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार नहीं पाए गए हैं क्योंकि दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर विपथित नहीं की गई है। हालांकि पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित लेवी पर उपयोक्ताओं की सहमति होनी चाहिए, यह देखा गया है कि जीएमओईए ने प्रस्तावित लेवी को वापिस लेने का अनुरोध किया है जो टीएमपी के अनुमोदन से नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रभार वसूल करने की पत्तन की कार्यवाही का अनुसमर्थन करने की स्थिति में नहीं है जो दिशानिर्देशों के उक्त खंडों के अनुसार नहीं है।

(xxix). पत्तन ने खंड क - घाटशुल्क प्रभार के अधीन अनुसूची II, भाग-II कार्गो संबंधित प्रभारों के अधीन मिनरल ऑयल के लिए लागू रियायती घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं की है। मिनरल ऑयल के लिए लागू रियायती दर इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई है। इस अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी कि पीओएल उत्पाद घाटशुल्क दर में इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं होगा को बनाए रखा गया है।

(xxx). पत्तन ने भाग II के खंड क के अधीन अनुसूची IV के अधीन यह नई टिप्पणी सं. (5) प्रस्तावित की है कि प्रहस्तन प्रभार एमओएचपी में प्लॉट पर कार्गो की उतराई, स्टेकिंग तथा जलयानों परकार्गो की लदाई के लिए समेकित प्रभार हैं। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी समेकित प्रभार के अधीन प्रदत्त सेवाओं को क्लियर करने के मद्देनजर ही शामिल किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित टिप्पणी को शामिल करना अनुमोदित किया गया है।

(xxxi). जब एमओपीटी को बताया गया था कि उसने भंडारण प्रभार में अन्यथा प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत भाग II के खंड ग तथा घ के अधीन निर्धारित कुछ आयात/निर्यात कार्गो की भंडारण दरों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया था, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों में सामान्य ऊर्ध्वमुखी संशोधन भंडारण दरों में सभी मदों पर लागू किया जा सकता है। पत्तन

द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, मंडारण प्रभार के अधीन सभी मर्दे मंडारण गतिविधि तथा सामान्य कार्गो में 40 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के निर्णय के अनुसार 40 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया गया है।

(xxxii). पत्तन ने भाग II के खंड घ के अधीन मौजूदा अनुसूची I (ख) के अधीन बाक्सहाइट मंडारण के लिए प्लॉटों पर किराया हटाने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि पत्तन ने सभी बल्क कार्गो के लिए क्षेत्र आधार की बजाय प्रति टन आधार में स्थानान्तरित किया है और केवल बाक्सहाइट मौजूदा दरमान में छोड़ा गया था। पत्तन द्वारा प्रस्तावित हटाना पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर स्वीकार किया गया है।

(xxxiii). मसौदा प्रस्तावित दरमान में कुछ अतिरिक्त कार्गो प्रहस्तन उपस्कर जैसे भाग IV के खंड ग के अधीन मौजूदा अनुसूची I के अधीन 10 टन दाल क्रेन, 11 टन एसीई क्रेन, 45 टन ओमेगा मोबाइल क्रेन और 75 टन टीआईएल क्रेन के लिए किराया प्रभार शामिल हैं। जब पत्तन से उपार्जित होने के लिए संभावित अतिरिक्त आय के साथ उक्त अनुसूची में प्रत्येक नए उपस्कर के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं मेजने का अनुरोध किया गया था तो एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि ये सभी पत्तन द्वारा खरीद की गई पुरानी क्रेनें हैं। ये सामान्य तौर पर अत्यल्प प्रहस्तन संयंत्र के मरम्मत तथा अनुपेक्षण के लिए उपयोग किए जाते हैं। जब कभी मरम्मत एवं अनुपेक्षण कार्य ठेकेदारों को आउटसोर्स किया जाता है तो ये क्रेनें निजी पक्षों को किराये पर दी जाती हैं। इसने स्पष्ट किया है कि ये क्रेनें पत्तन के सामान्य कार्गो प्रचालन में उपयोग नहीं की जाती हैं। पत्तन ने बताया है कि इन उपस्कर को किराये पर लेना बारंबार नहीं है इसलिए राजस्व कम है। वर्ष 2012-13 के लिए क्रेनों के किराया प्रभारों से अर्जित राजस्व रु 5.99 लाख बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इन उपस्कर के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार के लिए कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए इन उपस्कर के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार अनुमोदित किए गए हैं।

(xxxiv).(क). रीच स्टेकर के लिए किराया प्रभार मौजूदा दरमान में प्रति फेरा आधार और 8 घंटों की प्रति पारी पर निर्धारित किया गया है। एमओपीटी ने 8 घंटों की प्रति पारी के आधार पर लेवी हटाने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि पत्तन में कंटेनर यार्ड प्रबंधन आउटसोर्स किया गया है। प्रति फेरा आधार पर प्रभार उपयोग किया गया है। उपयोक्ता प्रति पारी आधार पर किराये पर नहीं लेते हैं और इसलिए पारी आधार पर किराया प्रभार को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, प्रति पारी आधार पर रीच स्टेकर के लिए किराया प्रभार हटाने के लिए प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान, यह देखा गया है कि पत्तन ने कुछ सेवाएं जैसे बाजों द्वारा पोतों को पानी की आपूर्ति, रीच स्टेकर आदि आउटसोर्स की हैं। तथापि, कुछ ऐसी सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था 2006 के दिशानिर्देशों के अध्याय 7 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नहीं पाई गई है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन पात्र सेवाओं की जांच करे जो पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर किए गए हैं और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में कार्रवाई शुरू करेगा।

(ख). मौजूदा दरमान रु 4.25 प्रति इकाई पर बिजली प्रभारों की आपूर्ति निर्धारित करता है बशर्ते समय समय पर गोवा सरकार द्वारा यथा संशोधित लागू दर। पत्तन ने समय-समय पर गोवा सरकार/आरएसपीसी दर द्वारा यथा अधिसूचित दर जमा 20 प्रतिशत उपरिष्ययों का प्रस्ताव किया है। मौजूदा व्यवस्था पत्तन से औचित्य के अभाव में अनुमोदित की गई है और यह भी स्वीकार करते हुए कि समग्र वित्तीय स्थिति में उपरिष्यय शामिल हैं जो प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करने के लिए वित्तीय माडल पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

(xxxv). मौजूदा दरमान हारबर क्षेत्र में ट्रकों के प्रवेश के लिए प्रभार निर्धारित करता है। प्रस्तावित दरमान में, इस मद के लिए प्रशुल्क हटाया गया है क्योंकि पत्तन ने हारबर प्रवेश अनुज्ञापत्र जारी

करने को अभियंत्रित किया है जिसके लिए निवेश के आधार पर पृथक प्रभार निर्धारित किए गए हैं। इसलिए दोहराकरण से बचाव के लिए मौजूदा दरमान में इस मद के लिए इस प्रशुल्क को हटाने का प्रस्ताव किया गया है जिसे स्वीकार किया गया है।

(xxxvi). (क). कार्मिक परिवहन के लिए लॉच किराये पर लेने के प्रभार, प्रावधानों, पुर्जों आदि हटाने का प्रस्ताव किया जाना है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने कार्मिक के परिवहन तथा प्रावधान के लिए लॉचों को किराये पर लेने की सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई थी। इसलिए, मौजूदा दरमान से इस मद के लिए प्रशुल्क को हटाने का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(ख). एमओपीटी ने लॉच तथा डब बाज के लिए किराया प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि की मांगी की है। यह विदित है कि इस सेवा से आयको पत्तन तथा गोदी गतिविधि के अधीन लिया गया है। इसलिए, इस मद के लिए प्रशुल्क में 30 प्रतिशत वृद्धि इसे पोत संबंधित गतिविधि में स्वीकृत वृद्धि के स्तर पर इसे सीमित किए जाने की अनुमति दी गई है।

(xxxvii). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी /30/2011-एमओपीटी दिनांक 2 मई 2012 द्वारा कार्गो प्रचालनों के लिए प्राधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई गई पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार अनुमोदित किए थे। प्रस्तावित दरमान में उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर को शामिल नहीं किया गया है। कार्गो प्रचालनों के लिए प्राधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाए गए पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रशुल्क आदेश दिनांक 2 मई 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर को संशोधित दरमान में शामिल किया गया है।

(xxxviii). एमओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में बाजों/क्राफ्ट के लिए रु 10,000 प्रति प्रवेश, 500 जीआरटी आकार तक निजी शिपयार्डों पर जाने के लिए, आनन्द नौका के लिए रु 10,000 प्रति प्रवेश और रु 1 लाख प्रतिदिन पर रिगों के लिए, रु 1 प्रति जीआरटी/घंटा पर वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड को पोत पर, कैसिनो के लिए रु 2 लाख और जीएलएस में नए पोत निर्माण और रिक्रिटिंग के लिए अन्य शिपयार्ड रु 50,000 प्रति प्रवेश से रु 1,50,000 प्रति प्रवेश पोत के आकार पर निर्भर करते हुए 'भीड़ प्रभार' शामिल करने का प्रयास किया है। पत्तन से प्रत्येक प्रकार के पोतों के लिए प्रस्तावित भीड़ प्रभारों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं भेजने और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.1 में शामिल विनिर्दिष्ट को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।

पत्तन ने बताया है कि सीमित क्षेत्र के भीतर, फ्लोटिंग क्राफ्ट पोत को सुरक्षा कारण से ईस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में पोत को खड़ा किया जाता है और क्राफ्टों जैसे कार्गो बोने वाले पोतों के अलावा बाजों तथा फिशिंग पोतों के बहुत से आवागमन हैं। वे मूल्यवान पत्तन क्षेत्र अधिग्रहीत करते हैं और कार्गो पोतों के प्रचालन के लिए समस्या पैदा करते हैं। जल क्षेत्र में पार्किंग द्वारा आवागमन करने वाले इन पोतों को हतोत्साहित करने के लिए पत्तन ने इस प्रभार का प्रस्ताव किया है क्योंकि यह दंडात्मक प्रकृति की है। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित प्रभार मुख्यतः लम्बी अवधि के लिए गैर-कार्गो पोतों को पार्किंग को हतोत्साहित करने और कार्गो पोतों के सुगम प्रहस्तन में सहायता के लिए है। पत्तन ने बताया है कि राजस्व सृजन के आशय से प्रभार शामिल नहीं किए गए हैं अपितु केवल कार्गो पोतों के आवागमन को सुगम बनाने के लिए है।

प्रथमतः, पत्तन में वर्तमान यातायात परिदृश्य को स्वीकार करते हुए और लौह अयस्क खनन प्रचालनों पर माननीय उच्चतम न्यायालय के प्रतिबंध के मद्देनजर वर्ष 2012-13 और 2013-14 में पत्तन द्वारा कार्गो तथा पोत यातायात पूर्वागमन कार्गो में तीव्र कटौती को स्वीकार करते हुए भी, पत्तन के इस तर्क को स्वीकार करना मुश्किल है कि भीड़ पत्तन में कार्गो पोतों के प्रहस्तन को प्रभावित कर रही है।

पत्तन ने पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए गिन्न-मिन्न दर पर पहुंचने के लिए आधार और पोत की विभिन्न श्रेणियों के लिए 'प्रति प्रवेश', 'प्रति दिन', 'प्रति जीआरटी/घंटा' आधार जैसे लेवी की विभिन्न इकाई प्रस्तावित करने के कारण नहीं भेजे हैं। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण अपने वर्तमान फार्म में भीड़ प्रभार की वसूली के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

इसके बावजूद की उपर्युक्त को पूरी तरह स्वीकार किया गया है कि ये पोत जो पत्तन जल अधिग्रहीत करते हैं, को पत्तन को अदायगी करनी चाहिए क्योंकि पत्तन जल क्षेत्र एक सीमित संसाधन है। मौजूदा दरमान पहले से पत्तन पर पोत के विराम के लिए लंगरगाह प्रभार निर्धारित किया गया है। इसे युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया गया है और युक्तिसंगत लंगरगाह शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। इस संशोधन के साथ, यह महसूस किया गया है कि पोतों की कुछ श्रेणियाँ पत्तन पर अति विराम से हतोत्साहित होंगी! अभी तक यदि पत्तन का मत है कि इसके लिए पृथक् दर पोत के विराम/अति विराम से रोकने के लिए निर्धारित किए जाने की जरूरत है तो उचित औचित्य के साथ अधिक वैज्ञानिक आधार पर दर का प्रस्ताव किया जाए।

(xxxix). एमओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 को समाप्त हो चुकी है। पत्तन को अनुमति है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान के कार्यान्वयन तक मौजूदा प्रशुल्क की वसूली जारी रखे। प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र को निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति तीन वर्षों अर्थात् 2013/14 से 2015-16 के लिए है। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2016 तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 तक निर्धारित की गई है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जिसे अनुबंध- VI रूप में संलग्न किया गया है।

13.2. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होगा और 31 मार्च 2016 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.3. एमओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए अनुमानों से विपन्न है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी से यह अपेक्षा कर सकता है कि अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और ऐसी भिन्नताओं की वजह से उपार्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाए।

13.4. इस संबंध में, एमओपीटी से अनुरोध है कि एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक मौक्तिक तथा वित्तीय निष्पादन रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी होने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच भिन्नता (+)/(-) 20 प्रतिशत देखी जाती है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी को समीक्षा के समय से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कह सकता है। यदि एमओपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू कर देगा।

टी.एस.बालासब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/13]

अनुलग्नक - I

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
वर्ष 2009-10 के लिए एमओपीटी के निष्पादन का विश्लेषण

क्र.सं.	विवरण	पिछले सामान्य संग्रहण आदेश में अनुमान	वास्तविक	% भिन्नता
		2009-10	2009-10	
I	एमओपीटी में प्रस्तुत कुल यातायात (लाख टनों में)	448.40	488.47	9%
	साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के यातायात की हिस्सेदारी (लाख टनों में)	50.00	72.49	
	एमओपीटी में प्रस्तुत कुल यातायात (लाख टनों में) वीओटी यातायात के अलावा	398.4	416.0	4%
II	कुल प्रचालन आय	26451.98	30216.03	14%
III	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)	14,188.89	16,196.17	14%
IV	मूल्यहास	1,278.75	1,385.03	8%
V	वित्त और विविध व्यय घटाव वित्त और विविध आय	4,092.12	5,544.49	35%
VI	कुल व्यय (III + IV + V)	19,559.86	23,125.69	18%
VII	अधिशेष (II - VI)	6,892.12	7,090.34	
VIII	आर्बिट्रट प्रबंधन और सामान्य संपरिव्यय	8,842.82	5,943.84	-33%
IX	निवल अधिशेष (VII - VIII)	(1,950.70)	1,146.50	
X	नियोजित पूंजी	30,912.02	29,126.07	-6%
	क्षमता उपयोग		120%	
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4,334.66	4,106.45	-5%
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद (IX - XI)	(6,285.36)	(2,959.95)	-53%
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII / II in %)	-23.76%	-9.8%	

अनुसूचक - II

मुकगांव पत्तन न्यास (एकवोपीटी)
वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एकवोपीटी के कार्यान्वयन का विवरण
समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	विद्यमान सामान्य संरक्षण और नै. सुविधाएँ अनुमान			वस्तुनिष्ठ अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-2013	2010-11	2011-12	2012-13
I	एकवोपीटी में ब्रह्मिस्त कुल यातायात (लाख टनों में) - एसडब्ल्यूपीएल का यातायात अतिरिक्त	429.70	468.00	488.00	446.21	324.90	178.60
	सुपेरा वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के यातायात की हिस्सेदारी (लाख टनों में)				54.01	65.11	71.50
II	कुल प्रवासन आय *	32533.56	36877.68	37650.27	34422.31	33309.65	26332.79
III	प्रचालन लागतें (मूल्यवास्त अतिरिक्त)	14,490.13	15,046.14	15,675.33	17165.62	18395.06	17565.11
IV	मूल्यवास्त	1,331.27	1,691.84	1,979.52	1577.46	1806.67	1752.28
V	वित्त और विविध व्यय घटाव वित्त और विविध आय	3,289.63	3,619.39	3,793.69	5690.07	6271.14	5941.50
VI	कुल व्यय (III + IV + V)	19,111.03	20,357.37	21,448.54	24433.15	26,472.87	25258.89
VII	अधिशेष (II - VI)	13,422.53	15,520.21	16,201.73	9989.16	6,836.78	73.90
VIII	अर्बुदित प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	9,028.07	9,518.38	10,529.03	5428.90	5687.42	6517.37
IX	निवल अधिशेष (VII - VIII)	4,394.46	6,001.83	5,672.70	4560.26	1,149.36	-8443.47
X	नियोजित पूंजी	31,814.06	44,551.59	41,847.96	30351.26	32514.42	37640.95
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	4,742.53	8,791.30	6,346.19	4582.41	4974.74	5780.60
	क्षमता उपयोग				129%	94%	43%
	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरजोसीई				4582.41	4974.74	5780.60
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिफल के बाद (IX - XI)	(348.07)	(789.47)	(673.49)	-22.15	-3,825.38	-12224.07
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII / II in %)	-1.07%	-2.20%	-1.79%	-0.06%	-11.48%	-48.25%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-1.69%			-19.93%	

मुकुङ्गादं पत्तनं न्यासं कर्म समेक्षितं आयं तथा लागतं विवरणं

[illegible]

क्र.सं.	विवरण	वार्षांतिक		वार्षांतिक अनुमान	एकसौपटी द्वारा अनुमान		प्रमुख के वर्तमान रूप पर एकसौपटी द्वारा और अनुमान		प्रमुख के मौजूदा रूप पर टीएसएपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15
VI	वित्त एवं विविध आय (एकराशि)										
	(i). परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	12.68	158.42	5.00	5.00	50.00	50.00	5.00	5.00	50.00	50.00
	(ii). अन्य	412.88	367.30	216.84	206.85	600.00	600.00	212.50	202.49	559.00	559.00
	कुल	425.56	525.72	221.84	211.85	650.00	650.00	217.50	207.49	609.00	609.00
VII	वित्त तथा विविध व्यय (एकराशि)										
	(i) सैन्य भुगतान / अनुदान (टिप्पणी 6 देखें)	4596.03	5144.72	5285.50	5814.00	6799.53	7431.03	5285.50	5814.00	6799.53	7431.03
	(ii) परिवर्तनविधियों के बोझों पर भुगतान	0.00	17.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) अन्य व्ययों के लाभ	1519.60	1635.02	823.50	1578.50	2542.00	2773.25	873.50	1632.50	2315.05	2704.12
	कुल	6115.63	6796.86	6109.00	7392.50	9341.53	10204.28	6159.00	7446.50	9114.58	10135.15
VIII	एकराशि घटाए गए एकराशि (VI) - (VII)	-5690.07	-6271.14	-5887.16	-7180.65	-8691.53	-9554.28	-5941.50	-7239.01	-8505.58	-9526.15
IX	ग्राम तथा ईएस से पहले अधिकतम (V) + (VIII)	4560.27	1149.37	-8986.61	-4413.47	-1744.42	-2467.26	-6443.47	-1580.17	1691.97	384.34
X	निर्धारित पूर्ण	32,238.75	36,918.50	42,087.24	52,075.91	54,951.74	58,406.25	42,087.24	52,036.93	50,031.51	58,367.27
	एकसे पहले प्राप्त परिसंपत्तियां	1887.49	4494.08	4446.29	7387.46	6955.26	6555.28	4407.78	7350.64	6925.20	10075.17
	घटाए										
	सहायता अनुदान द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियां घटाए							0.00	1165.58	1031.16	896.74
	निर्धारित पूर्ण एकराशि खाते द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियां और सरकार से प्राप्त अनुदान अतिरिक्त	30351.76	32514.42	37640.95	44688.45	47996.48	51850.97	37679.46	43520.70	42075.15	47395.33
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	26781.26	29550.19	34405.54	41538.11	44933.47	48873.54	34444.05	40370.37	39012.14	44417.93
	- व्यवसाय सम्पत्ति परिसंपत्तियां	3540.54	2936.97	3208.91	3124.56	3037.96	2952.10	3208.91	3124.56	3037.96	2952.10
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	29.46	27.26	26.50	25.78	25.05	25.33	26.50	25.78	25.05	25.33
XI	आवृत्त आय	4582.41	4974.74	5708.65	6844.51	7382.26	8007.23	5780.60	6719.53	6495.00	7352.94
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	4285.00	4728.03	5504.89	6646.10	7189.36	7819.77	5511.05	6459.26	6241.94	7107.03
	- व्यवसाय सम्पत्ति परिसंपत्तियां	297.41	246.71	203.77	198.41	192.91	187.46	269.55	260.28	253.06	245.91
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल आवृत्त आय	4582.41	4974.74	5708.65	6844.51	7382.27	8007.22	5780.60	6719.53	6495.00	7352.94
XII	समाप्त उपयोग	129%	94%	60%	76%	91%	94%	43%	59%	71%	72%
XIII	समाप्त उपयोग के लिए समायाजित आवृत्त आय	4582.41	4974.74	5708.65	6844.51	7382.27	8007.22	5780.60	6719.53	6495.00	7352.94
XIV	निवृत्त अधिकतम/घाटा (IX) - (XIII)	-22.14	-3825.37	-14695.26	-11257.98	-9126.70	-10474.47	-12224.07	-8299.70	-4803.03	-6968.60
XV	निवृत्त अधिकतम/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (Xiv / in %)	-0.06%	-11.48%	-60.77%	-35.32%	-23.95%	-26.45%	-48.25%	-24.79%	-12.00%	-18.64%
XVI	तीन वर्षों का औसत					-28.57%				-17.40%	

अनुसूचक - IV (क)(i)

आर्थिक प्रवृत्तियों के लिए लागू विवरण

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के नीचे स्तर पर एमआरटी द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रमुख के नीचे स्तर पर टैरिफ्टी द्वारा सुविचारित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय	11720.01	15868.72	18695.44	19010.16	11720.01	15958.72	18855.46	19170.16
	रीयल्टी आय 60 प्रतिशत आय रूप में मानी गई	0.00	0.00	0.00	0.00	870.45	1106.50	1618.50	1959.50
	कुल प्रचालन आय	11720.01	15868.72	18695.44	19010.16	12590.46	17065.22	20473.95	21129.66
II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	5200.01	5483.31	5647.16	5815.92	5200.01	5461.51	5647.16	5815.92
	(ii) बिजली	2039.00	2500.00	2650.00	2809.00	2039.00	2181.73	2334.45	2497.86
	(iii) ईंधन	27.49	151.36	166.49	183.15	27.49	151.36	166.49	183.15
	(iv) भस्म और अनुसूचक	458.99	513.83	537.63	562.59	458.99	497.81	534.99	560.73
	(v) निकास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	2085.96	2231.89	2321.66	2415.51	2085.96	2213.72	2321.66	2415.51
	जोड़	9809.45	10880.39	11322.95	11786.17	9809.45	10506.14	11004.76	11473.17
III	मूलभूत	579.65	736.98	893.55	1155.17	720.42	974.41	1157.67	1406.30
IV	प्रचालन तथा सामान्य प्रशासनिक सुविधाओं की आवृत्ति हिस्सेदारी	4413.77	4603.94	4845.77	5068.20	3494.29	3934.85	4361.04	4923.87
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-3082.86	-352.59	1633.17	1002.62	-1433.71	1649.82	3950.49	3326.31
VI	एकरण्डाई का आवृत्ति हिस्सा	127.12	121.37	372.41	372.41	124.62	118.88	348.92	348.92
VII	एकरण्डाई का आवृत्ति हिस्सा	3187.64	3970.54	5150.85	5574.92	3213.72	3999.54	5025.71	5537.15
VIII	एकरण्डाई घटाव एकरण्डाई (VI) - (VII)	-3060.53	-3849.17	-4778.44	-5202.51	-3089.10	-3880.66	-4676.79	-5188.23
IX	एकरण्डाई घटाव एकरण्डाई (VI) - (VIII)	-6143.39	-4201.76	-3145.27	-4199.89	-4522.81	-2230.84	-726.30	-1861.92
X	निर्वाचित पूंजी के लिए निर्वाचित पूंजी	11996.99	14245.54	18783.02	23924.36	12009.76	13863.36	16404.53	21817.30
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	11403.80	13594.58	18048.98	23113.25	11416.57	13212.40	15670.49	21008.19
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	584.69	641.63	723.51	799.47	584.69	641.63	723.51	799.47
	- सामाजिक वाणिज्य परिसंपत्तियां	8.50	9.33	10.53	11.64	8.50	9.33	10.53	11.64
XI	निर्वाचित पूंजी पर प्रतिफल	1861.74	2215.88	2933.78	3748.73	1875.76	2167.43	2567.55	3427.59
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	1824.61	2175.13	2887.84	3698.12	1826.65	2113.98	2507.28	3360.99
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	37.13	40.74	45.94	50.77	49.11	53.45	60.27	66.60
	- सामाजिक वाणिज्य परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	संपत्ति उपयोग से संबंधित निर्वाचित पूंजी पर प्रतिफल	1861.74	2215.88	2933.78	3748.73	1875.76	2167.43	2567.55	3427.59
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XII)	-8005.12	-6417.62	-6079.03	-7948.61	-6398.58	-4398.27	-3293.84	-5289.50
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII) / II in %	-68.30%	-40.44%	-32.52%	-41.81%	-54.60%	-27.56%	-17.47%	-27.59%
XV	अंशित निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			-38.26%				-22.13%	

अनुसूचक - IV (क/ख)

सूचनात्मक प्रमाण पत्र (समावेष्टी)
एकत्रितकर्ता ने अथवा प्रकाशित किये गए अथवा प्रकाशित किये गए

(अथवा अन्य)

क्र.सं.	विवरण	प्रमाण के अनुसार सार पर एकत्रित किये गए प्रमाण				प्रमाण के अनुसार सार पर एकत्रित किये गए प्रमाण			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रमाणित आय								
	प्रमाणित आय	7270.10	10119.24	11880.57	12218.97	7270.10	10119.24	11880.58	12218.97
	समान आय 60 प्रतिशत आय रूप में जारी है	0	0	0	0	539.95	705.60	1026.52	1259.28
	कुल प्रमाणित आय	7270.10	10119.24	11880.57	12218.97	7810.06	10824.84	12907.10	13478.25
II	प्रमाणित व्यय								
	(i) वेतन और पदवी	3486.35	3654.10	3763.71	3876.60	3486.35	3654.10	3763.71	3876.60
	(ii) बिजली	2039.00	2500.00	2650.00	2809.00	2039.00	2181.73	2334.45	2497.86
	(iii) ईंधन	27.49	23.03	25.33	27.87	27.49	23.03	25.33	27.87
	(iv) मरम्मत और अनुदान	409.49	450.83	470.85	491.60	409.49	438.15	470.85	491.60
	(v) निवेश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	1467.29	1588.17	1654.85	1724.24	1467.29	1570.00	1654.85	1724.24
	कुल	7429.62	8216.13	8564.54	8929.51	7429.62	7867.01	8248.99	8618.37
III	प्रमाणित	480.78	490.48	619.98	889.17	612.35	718.71	874.93	1133.35
IV	प्रमाणित तथा प्रमाणित प्रमाणित व्ययों की आवृत्ति प्रमाणित	3242.37	3378.00	3554.80	3715.46	2566.92	2867.08	3199.21	3811.08
V	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	-3882.67	-1965.37	-658.75	-1317.17	-2798.84	-647.96	595.97	113.48
VI	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	74.41	71.06	218.03	218.03	72.85	69.60	204.28	204.28
VII	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	2373.64	2874.03	3833.77	3968.60	2393.06	2895.02	3545.48	3941.71
VIII	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (VI) - (VII)	-2299.23	-2802.97	-3415.74	-3750.57	-2320.11	-2825.42	-3341.21	-3737.44
IX	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (V) + (VIII)	-6181.90	-4768.35	-4274.49	-5067.74	-6118.88	-3473.38	-2755.24	-3623.96
X	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	7971.09	7288.48	11726.2	17209.02	7979.65	7075.62	10248.02	15698.39
	- व्यवसाय प्रमाणित	7556.44	6859.74	11217.02	16592.94	7564.90	6666.90	9738.64	15080.31
	- व्यवसाय प्रमाणित प्रमाणित	408.71	402.88	501.88	807.24	408.71	402.88	501.88	807.24
	- व्यवसाय प्रमाणित प्रमाणित	5.94	5.86	7.30	8.84	5.94	5.86	7.30	8.84
XI	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	1234.98	1123.14	1826.59	2693.27	1244.72	1100.26	1800.02	2463.43
	- व्यवसाय प्रमाणित	1209.03	1097.56	1794.72	2654.87	1210.38	1066.70	1698.21	2412.88
	- व्यवसाय प्रमाणित प्रमाणित	25.95	25.58	31.87	38.56	34.33	33.56	41.81	50.58
	- व्यवसाय प्रमाणित प्रमाणित	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (I) - (II) - (III) - (IV)	1234.98	1123.14	1826.59	2693.27	1244.72	1100.26	1800.02	2463.43
XIII	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (IX) - (XII)	-7416.88	-5891.49	-6101.08	-7761.01	-6363.67	-4573.64	-4355.28	-6067.42
XIV	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (IX) - (XII) का प्रतिशत रूप में (XII / II का %)	-102.02%	-58.22%	-51.35%	-63.53%	-87.53%	-45.20%	-36.66%	-49.83%
XV	प्रमाणित व्यय/प्रमाणित (IX) - (XII) का प्रतिशत रूप में			-87.70%				-40.38%	

मुद्राधिकार वित्त ब्याज (एकतापीठ)
साधारण ब्याजों के लिए साधारण विवरण

अनुसूचक - IV (क)(III)

(रुपय लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रारम्भिक के नीचे का स्तर पर एकतापीठ द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रारम्भिक के नीचे का स्तर पर टैक्सनी द्वारा सुविधाप्रति अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन व्यय	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78
	हैब्सट्री और 50 प्रतिशत और कम में कमी गई	0.00	0.00	0.00	0.00	97.94	75.18	125.15	152.74
	कुल प्रचालन व्यय	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78	1416.66	1153.36	1570.81	1634.52
II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और बजटरी	671.06	689.65	710.15	731.27	671.06	689.65	710.15	731.27
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	128.33	141.16	155.28	0.00	128.33	141.16	155.28
	(iv) परम्पत और अनुदान	42.50	52.00	55.12	58.43	42.50	52.00	55.12	58.43
	(v) निर्यात	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	263.74	290.73	301.95	313.69	263.74	290.73	301.95	313.69
	योग	997.30	1160.71	1208.38	1258.67	997.30	1160.71	1208.38	1258.67
III	मुद्राभात	35.57	181.90	207.4	201.67	38.88	185.21	210.70	204.17
IV	प्रदान की गई साधारण प्रशासनिक उपस्थिति की आर्बिट्ररी हिस्सेदारी	518.37	541.92	570.48	596.71	410.38	483.16	513.41	579.85
V	प्रदान की गई/काट (I) - (II) - (III) - (IV)	-232.52	-806.35	-540.80	-575.27	-29.90	-855.72	-361.68	-406.27
VI	एकतापीठ का आर्बिट्ररी हिस्सा	19.78	18.87	57.89	57.89	19.37	18.48	54.24	54.24
VII	एकतापीठ का आर्बिट्ररी हिस्सा	360.24	467.94	629.06	672.55	363.19	471.36	613.78	667.99
VIII	एकतापीठ प्रदान एकतापीठ (VI) - (VII)	-340.46	-449.07	-571.17	-614.66	-343.82	-452.87	-559.54	-613.78
IX	अवशिष्ट/काट (V) + (VIII)	-673.00	-1255.42	-1111.77	-1169.93	-373.72	-1108.60	-821.22	-1022.03
X	प्रतिशत के लिए निर्धारित पूंजी	1037.70	3997.74	4216.66	3969.42	1038.81	3889.26	3678.72	3618.06
	- अवसाद प्रतिशत	991.68	3858.94	4082.33	3854.14	992.79	3750.48	3544.36	3502.77
	- अवसाद प्रतिशत प्रतिशत	45.38	138.81	132.43	113.63	45.38	138.81	132.43	113.63
	- राजस्विक प्रतिशत प्रतिशत	0.66	1.99	1.93	1.65	0.66	1.99	1.63	1.65
XI	निर्धारित पूंजी का प्रतिशत	181.55	626.12	661.58	623.88	162.66	611.47	578.13	569.91
	- अवसाद प्रतिशत	158.87	617.43	653.17	616.66	158.86	600.07	567.10	560.44
	- अवसाद प्रतिशत प्रतिशत	2.88	8.69	8.41	7.22	3.81	11.40	11.03	9.47
	- राजस्विक प्रतिशत प्रतिशत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अवसाद प्रतिशत के लिए निर्धारित ब्याज	181.55	626.12	661.58	623.88	162.66	611.47	578.13	569.91
XIII	निष्ठा अवशिष्ट/काट (IX) - (XI)	-734.55	-1861.54	-1773.35	-1813.81	-536.37	-1720.07	-1490.35	-1591.94
XIV	निष्ठा अवशिष्ट/काट प्रदान अन्य के प्रतिशत रूप में	-55.70%	-174.51%	-122.67%	-122.41%	-40.67%	-159.53%	-103.71%	-107.43%
XV	योग निष्ठा अवशिष्ट/काट प्रदान अन्य के प्रतिशत रूप में			-139.86%				-110.39%	

अनुलग्नक - IV (क)(iv)

पुष्पाय पालन खास (एकमोपीटी)
मंडारपुड के लिए लागू विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रत्येक के मौजूदा स्तर पर एकमोपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रत्येक के मौजूदा स्तर पर टैरिफ़री द्वारा चुविचारित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आवक	68.70	169.10	169.50	169.90	68.70	169.10	169.50	169.90
	रीयल्टी आद 50 प्रतिशत आवक रूप में मानी गई	0.00	0.00	0.00	0.00	5.10	11.79	14.67	17.51
	कुल प्रचालन आवक	68.70	169.10	169.50	169.90	73.80	180.89	184.17	187.41
II	प्रचालन खर्च								
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुकूलन	1.00	5.00	5.30	5.62	1.00	1.60	2.58	3.66
	(v) निकासी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	23.49	24.60	25.45	26.33	23.49	24.60	25.45	26.33
	जोड़	24.49	29.60	30.75	31.95	24.49	26.20	28.03	29.99
III	चुम्बकता	26.63	25.88	25.29	24.59	29.11	28.36	27.76	26.46
IV	एकपद तथा सामान्य प्रशासनिक उपकरणों की आर्बाइट हिस्सेदारी	20.42	21.28	22.51	23.59	16.17	18.19	20.26	22.93
V	एकपद अतिरिक्त/(घटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-2.84	92.34	90.95	89.77	4.04	108.15	108.12	108.03
VI	एकपद/आर्बा का आर्बाइट हिस्सा	1.83	1.73	5.32	5.32	1.79	1.69	4.98	4.98
VII	एकपद का आर्बाइट हिस्सा	20.35	23.48	28.31	31.45	20.52	23.65	27.62	31.24
VIII	एकपद/आर्बा घटा एकपद (VI) - (VII)	-18.53	-21.75	-22.99	-26.13	-18.73	-21.96	-22.64	-26.25
IX	अतिरिक्त/घटा (V) + (VIII)	-21.37	70.59	67.96	63.64	-14.69	86.19	85.49	81.78
X	निर्देशित के लिए निर्धारित पूंजी	1061.99	1011.29	947.07	909.80	1063.13	983.85	826.24	829.27
	- कर्मचार परिचरितियां	1014.89	976.18	916.90	883.38	1016.03	948.74	796.07	802.85
	- कर्मचार संश्लिष्ट परिचरितियां	46.42	34.61	29.74	26.04	46.42	34.61	29.74	26.04
	- सामाजिक दायित्व परिचरितियां	0.68	0.50	0.43	0.38	0.68	0.50	0.43	0.38
XI	निर्देशित पूंजी पर उद्विगत	165.33	158.39	148.59	142.99	166.46	154.88	129.85	130.82
	- कर्मचार परिचरितियां	162.38	156.19	146.70	141.34	162.56	151.80	127.37	128.46
	- कर्मचार संश्लिष्ट परिचरितियां	2.95	2.20	1.89	1.65	3.90	2.88	2.48	2.17
	- सामाजिक दायित्व परिचरितियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	कर्मचार एकपद के लिए निर्धारित आर्बाइट हिस्सा	165.33	158.39	148.59	142.99	166.46	154.88	129.85	130.82
XIII	निकल अतिरिक्त/(घटा) (IX) - (XII)	-186.70	-87.80	-80.63	-79.35	-181.15	-88.49	-44.36	-48.85
XIV	निकल अतिरिक्त/(घटा) प्रचालन आवक के प्रतिशत रूप में	-271.75%	-51.92%	-47.57%	-46.70%	-263.69%	-40.50%	-26.17%	-28.75%
XV	जीलत निकल अतिरिक्त/(घटा) प्रचालन आवक के प्रतिशत रूप में			-49%				-29.27%	

मुकगब बलन न्यास (एम्बोपीटी)
पेम्बोपल के लिए लागत विवरण

अनुसन्धक - IV (क)(v)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुक्त के मौजूदा स्तर पर एम्बोपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				(एएए लाईन में) प्रमुक्त के मौजूदा स्तर पर टीएएपीटी द्वारा मुकगब अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय	865.86	871.68	919.81	947.16	855.66	961.68	1079.81	1107.16
	पेपलरी आय 50 प्रतिशत आय रूप में मानी गई	0.00	0.00	0.00	0.00	64.29	60.78	79.63	97.63
	कुल प्रचालन आय	865.86	871.68	919.81	947.16	929.95	1022.46	1159.44	1204.79
II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) परम्पत और अनुकूलन	3.00	5.00	5.30	5.62	3.00	5.00	5.30	5.62
	(v) निरक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	140.59	147.75	152.60	157.63	140.59	147.75	152.60	157.63
	जोड़	143.59	152.75	157.90	163.25	143.59	152.75	157.90	163.25
III	शुल्कदास	36.67	38.72	40.88	39.74	40.08	42.13	44.28	42.32
IV	प्रचालन त्रुटि सामान्य प्रशासनिक उपरिद्वयी की आदित्त हिरसेदारी	81.68	85.26	89.69	93.76	64.66	72.87	80.72	91.13
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	603.72	594.95	631.34	650.41	681.61	754.71	876.54	908.10
VI	एकएम्बोपीटी का आदित्त हिस्सा	5.42	5.17	15.87	15.87	5.31	5.06	14.87	14.87
VII	एकएम्बोपीटी का आदित्त हिस्सा	55.32	71.20	95.00	101.83	55.77	71.72	92.69	101.14
VIII	एकएम्बोपीटी घटाव एकएम्बोपीटी (VI) - (VII)	-49.90	-66.03	-79.13	-85.96	-50.46	-66.66	-77.82	-86.27
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	553.82	528.92	552.21	564.45	631.16	688.05	798.72	821.82
X	निर्दिष्टि के लिए निर्दिष्टि पुजी								
	- व्यवसाय परिसंपत्तिया	1926.21	1968.06	1893.05	1836.12	1928.27	1914.64	1651.54	1673.59
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तिया	1840.79	1899.72	1832.73	1782.79	1842.85	1846.31	1591.21	1620.26
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तिया	84.20	67.35	59.46	52.56	84.20	67.35	59.46	52.56
		1.22	0.98	0.87	0.77	1.22	0.98	0.87	0.77
XI	निर्दिष्टि पुजी पर प्रतिलाभ	299.87	308.23	297.01	288.58	301.93	301.02	259.55	263.62
	- व्यवसाय परिसंपत्तिया	294.53	303.96	293.24	285.25	294.86	295.41	254.59	259.24
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तिया	5.35	4.28	3.78	3.34	7.07	5.61	4.95	4.38
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	सम्पत्ता उपयोग के लिए समायोजित आरजोसीई	299.87	308.23	297.01	288.58	301.93	301.02	259.55	263.62
XIII	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI)	253.95	220.69	255.20	275.87	329.23	387.03	539.17	558.20
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	29.34%	25.32%	27.74%	29.13%	38.03%	40.25%	49.93%	50.42%
XV	जोड़त निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में								
				27%			43.83%		

अनुसूचक - IV (क)(vi)

दुकानों पर न्याय (एकवर्षीय)
सीधे परकी के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	प्रत्येक के मौजूदा स्तर पर एकवर्षीय द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रत्येक के मौजूदा स्तर पर दीर्घकालीन द्वारा प्रेषित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन व्यय	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35
	तैयारी आय 50 प्रतिशत आय रूप में मिली गई	0.00	0.00	0.00	0.00	163.16	253.15	370.52	432.34
	कुल प्रचालन व्यय	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35	2359.99	3883.67	4650.42	4626.69
II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	1042.60	1139.56	1173.30	1208.05	1042.60	1117.76	1173.30	1208.05
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुकूलन	1.00	1.00	1.06	1.12	1.00	1.06	1.13	1.21
	(v) विकल्प	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	170.85	180.64	187.01	193.62	170.85	180.64	187.01	193.62
	योग	1214.45	1321.20	1361.37	1402.79	1214.45	1299.46	1361.44	1402.88
III	मूल्यवृद्धि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	प्रत्येक तत्प्राप्त सामान्य प्रशासनिक उपकरणों की आबंटित हिस्सेदारी	550.93	577.48	608.29	636.68	436.16	493.56	547.44	619.79
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	431.45	1731.84	2310.24	2154.88	709.38	2090.65	2741.53	2605.01
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	25.70	24.54	75.30	75.30	25.20	24.04	70.55	70.55
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	378.09	533.89	764.71	800.49	381.18	537.79	746.13	795.07
VIII	एफएमआई घटाए एफएमआई (VI) - (VII)	-352.39	-509.35	-689.41	-725.19	-355.99	-513.75	-675.58	-724.52
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	79.06	1222.49	1620.83	1429.69	353.39	1576.90	2065.95	1880.49
X	नतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	नियोजित पूंजी पर प्रचालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समतुल्य उपकरण के लिए सम्योजित आधुनिकीकरण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XII)	79.06	1222.49	1620.83	1429.69	353.39	1576.90	2065.95	1880.49
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII / II in %)	3.60%	33.67%	37.87%	34.09%	16.09%	43.43%	48.27%	44.83%
XV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			35%			41.97%		

अनुसूचक - IV (क)(i)

मुक्त्याव पत्तन न्यास (एम्प्लोयीटी)
पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र. सं.	विवरण	प्रशुनक	रूपा स्तर पर एम्प्लोयीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रशुनक के मौजूदा स्तर पर टीएएमकी द्वारा सुविचारित अनुमान			
			2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय	6863.18	9637.69	12251.47	12522.66	6027.52	8886.33	10842.60	10881.26	
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	1152.20	1272.33	1310.30	1349.39	1152.20	1251.51	1299.07	1349.39	
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(iii) ईंधन	389.55	447.90	492.69	541.96	389.55	447.90	479.43	541.89	
	(iv) मरम्मत और अनुक्षण	92.70	111.20	116.40	121.85	92.70	105.96	111.47	121.85	
	(v) निकर्षण	3206.79	3309.80	3514.05	3618.44	3206.79	3309.80	3554.30	3618.44	
	(vi) अन्य	1466.80	1314.56	1847.13	1933.76	1466.80	1314.56	1431.37	1589.85	
	जोड़	6308.34	6455.79	7380.57	7565.35	6308.34	6429.73	6875.81	7221.42	
III	मूल्यहास	702.05	758.90	778.63	756.90	812.80	869.65	889.14	851.68	
IV	वेतन तथा सामान्य प्रशासनिक उपकरणों की आबंटित हिस्सेदारी	2609.81	2718.67	2871.33	3006.05	2066.13	2323.57	2584.11	2921.60	
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-2757.02	-295.67	1220.94	1194.31	-3159.75	-736.63	293.74	-113.44	
VI	एकएम्प्लोयी का आबंटित हिस्सा	63.59	60.72	186.31	186.31	62.34	59.47	174.56	174.56	
VII	एकएम्प्लोयी का आबंटित हिस्सा	2402.45	2793.33	3395.52	3761.07	2422.11	2813.73	3313.02	3735.58	
VIII	एकएम्प्लोयी घटाव एकएम्प्लोयी (VI) - (VII)	-2338.86	-2732.61	-3209.21	-3574.76	-2359.77	-2754.27	-3138.47	-3561.02	
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-5095.88	-3028.28	-1988.27	-2380.45	-5519.52	-3490.90	-2844.73	-3674.47	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	21366.67	26472.86	25611.12	24569.37	21389.40	25757.03	22354.41	22401.20	
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	20301.16	25462.99	24713.26	23782.56	20323.89	24747.16	21456.55	21614.39	
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	1050.23	995.40	884.99	775.53	1050.23	995.40	884.99	775.53	
	- सामाजिक वांछित परिसंपत्तियां	15.28	14.47	12.87	11.28	15.28	14.47	12.87	11.28	
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	3314.88	4137.28	4010.31	3854.45	3340.04	4042.46	3506.77	3522.90	
	- निवेश पर प्रतिफल	3248.19	4074.08	3954.12	3805.21	3251.82	3959.55	3433.05	3458.30	
	- निवेश पर प्रतिफल	66.69	63.21	56.20	49.25	88.22	82.92	73.72	64.60	
	- सामाजिक वांछित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
XII	समता उपयोग से संबंधित नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	3314.88	4137.28	4010.31	3854.45	3340.04	4042.46	3506.77	3522.90	
XIII	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XII)	-8410.77	-7165.57	-5968.56	-5234.90	-8859.56	-7533.36	-6351.50	-7197.37	
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII / I in %)	-122.55%	-74.11%	-48.95%	-49.79%	-146.99%	-84.77%	-59.68%	-66.14%	
XV	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			-57.73%				-69.33%		

अनुसूचक - IV (ख)(II)

पुष्कल वस्तु नाल (एम्बोयीटी)
यदिन छत्ता मुनि के लिए लगत विवरण

(रुपय सको में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के मौजूदा स्तर पर एम्बोयीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रमुख के मौजूदा स्तर पर टीएनपी द्वारा पुनर्निर्मित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय	3219.95	4339.00	5588.97	5637.18	2216.10	3346.91	3699.03	3913.47
II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	238.20	275.69	283.95	292.45	238.20	254.87	272.72	292.45
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	1.00	1.00	1.10	1.21	1.00	1.00	1.07	1.14
	(iv) भस्म और अनुक्षण	24.00	48.00	48.54	51.22	24.00	40.76	43.61	51.22
	(v) निरक्षण	609.29	628.86	686.67	687.50	609.29	628.86	673.88	687.50
	(vi) अन्य	37.29	38.20	39.53	40.91	37.29	38.20	39.53	40.91
	जोड़	909.78	989.75	1059.78	1073.30	909.78	963.69	1030.81	1073.22
III	मूल्यहास	294.15	369.01	410.38	399.52	321.53	396.39	437.66	420.21
IV	प्रभुन तथा सामान्य प्रशासनिक उपरिग्रहों की आवृत्ति हिस्सेदारी	410.95	428.73	452.94	474.42	325.34	366.42	407.63	461.09
V	प्रचालन अधिरेश/घटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1605.06	2551.51	3665.86	3689.94	659.45	1620.40	2022.93	1958.94
VI	एकरणई का आवृत्ति हिस्सा	28.06	26.79	82.21	2.21	27.51	26.24	77.02	77.02
VII	एकरणई का आवृत्ति हिस्सा	372.47	442.58	549.67	551.5	375.52	445.21	536.32	600.06
VIII	एकरणई घटा एकरणई (VI) - (VII)	-344.41	-415.79	-467.46	-521.94	-348.01	-419.57	-459.29	-523.03
IX	अधिरेश/घटा (V) + (VIII)	1260.65	2135.72	3198.40	3168.00	311.44	1200.83	1563.64	1435.91
X	प्रतिनिधि के लिए निर्धारित पूंजी	13934.63	18579.40	18354.16	18818.58	13949.48	18049.25	16924.78	17155.85
	- व्यवस्थापन परिसंपत्तियां	13282.58	18858.00	18738.68	18238.44	13277.43	18327.85	16269.30	16575.71
	- व्यवस्थापन स्वयंसेवक परिसंपत्तियां	662.41	711.06	615.03	579.82	662.41	711.06	648.08	571.82
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	9.64	10.34	9.45	8.32	9.64	10.34	9.40	8.32
XI	निर्धारित पूंजी पर प्रतिफल	2164.08	3062.43	3039.21	2954.46	2180.03	2991.69	2656.91	2699.75
	- व्यवस्थापन परिसंपत्तियां	2122.01	3017.28	2999.19	2918.15	2124.39	2932.48	2603.09	2652.11
	- व्यवस्थापन स्वयंसेवक परिसंपत्तियां	42.06	45.15	41.03	36.31	55.64	59.23	53.82	47.63
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समता उपयोग के लिए स्थायीकरण आस्फोरी	2164.08	3062.43	3039.21	2954.46	2180.03	2991.69	2656.91	2699.75
XIII	निवल अधिरेश/घटा (IX) - (XII)	-903.42	-926.71	159.19	213.54	-1868.59	-1790.86	-1093.26	-1263.84
XIV	निवल अधिरेश/घटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII / I in %)	-28.06%	-21.36%	2.85%	3.79%	-84.32%	-53.51%	-28.04%	-32.28%
XV	जीसत निवल अधिरेश/घटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			-5%				-37.17%	

मुख्यमंत्रि पदालन खाते (एकलक्षिकी)
पाइलेंटन कर्म दौरेन के लिए लागत विवरण

अनुलग्नक - IV (ख)(iii)

क्र.सं.	विवरण	प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर एकलक्षिकी द्वारा प्रेषित अनुमान				प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर टीएएनकी द्वारा सुविधायित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आव	2480.43	3586.31	4543.42	4706.75	2599.42	3750.83	4599.57	4763.41
II	प्रचालन व्यय								
	(i) क.ए. और मजदूरी	686.49	756.62	779.17	802.39	686.49	756.62	779.17	802.39
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	383.00	441.00	485.10	533.61	383.00	441.00	471.87	533.61
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	5.00	4.00	4.16	4.33	5.00	4.00	4.16	4.33
	(v) टिकटेशन	1298.75	1340.47	1463.69	1465.47	1298.75	1340.47	1434.30	1465.47
	(vi) अन्य	1166.44	1036.67	1555.55	1635.43	1166.44	1036.67	1139.77	1291.51
	जोड़	3539.67	3578.76	4287.57	4441.23	3539.68	3578.76	3829.27	4097.31
III	मूल्पाईदा	230.54	223.98	218.86	212.80	272.67	266.11	260.91	249.68
IV	प्रचालन खाते-आव प्रचालन व्यय-व्यय के अंतरित हिस्सेदार	1448.29	1508.62	1593.20	1667.68	1146.58	1289.37	1433.83	1620.83
V	निबल अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-2738.07	-1725.05	-1556.31	-1614.96	-2359.51	-1383.41	-924.44	-1204.41
VI	एकलक्षिकी का आवंटित हिस्सा	24.11	23.02	70.64	70.64	23.64	22.55	66.18	66.18
VII	एकलक्षिकी का आवंटित हिस्सा	1338.64	1560.21	1901.18	2103.99	1349.59	1571.61	1854.99	2089.74
VIII	एकलक्षिकी घटाव एकलक्षिकी (VI) - (VII)	-1314.53	-1537.18	-1830.54	-2033.36	-1325.96	-1549.06	-1788.81	-2023.55
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-4052.61	-3262.24	-3386.85	-3648.32	-3685.47	-2932.47	-2713.25	-3227.97
X	निबल अधिशेष के लिए नियोजित पूंजी								
	- व्यवसाय परिवर्धन	2256.26	1958.73	1621.97	1365.60	2258.67	1905.58	1415.04	1244.72
	- व्यवसाय संरक्षण परिवर्धन	2156.20	1890.73	1570.29	1325.94	2158.61	1837.58	1363.36	1205.06
	- सामाजिक दायित्व परिवर्धन	98.63	67.03	50.94	39.09	98.63	67.03	50.94	39.09
		1.43	0.97	0.74	0.57	1.43	0.97	0.74	0.57
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलिप	351.26	306.77	254.48	214.63	353.66	299.60	222.38	196.07
	- व्यवसाय परिवर्धन	344.99	302.52	251.25	212.15	345.38	294.01	218.14	192.81
	- व्यवसाय संरक्षण परिवर्धन	6.26	4.20	3.23	2.48	8.28	5.58	4.24	3.26
	- सामाजिक दायित्व परिवर्धन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समाप्त उपरोक्त के लिए समायोजित अंतराल	351.26	306.77	254.48	214.63	353.66	299.60	222.38	196.07
XIII	निबल अधिशेष/घाटा (IX) - (XII)	-4403.86	-3569.01	-3641.33	-3862.95	-4039.13	-3232.06	-2935.63	-3424.03
XIV	निबल अधिशेष/घाटा प्रचालन आव के प्रतिशत रूप में (XIII / I in %)	-177.54%	-99.52%	-80.15%	-82.07%	-155.99%	-86.17%	-63.82%	-71.88%
XV	अंतरित निबल अधिशेष/घाटा प्रचालन आव के प्रतिशत रूप में			-87%			-73.14%		

अनुसूचक - IV (ख)(iv)

सूचनात्मक प्रमाण-पत्र (एम्प्लोयी)
 प्रमाणित करने वाले अधिकारी द्वारा

(रकम लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमाणित करने वाले अधिकारी द्वारा प्रमाणित अनुमान				प्रमाणित करने वाले अधिकारी द्वारा प्रमाणित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रमाणित आय	1077.39	1583.38	1990.09	2049.73	1126.59	1659.58	2015.00	2078.39
II	प्रमाणित व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	134.52	140.70	144.88	149.18	134.52	140.70	144.88	149.18
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	5.75	5.80	6.38	7.02	5.75	5.80	6.38	7.02
	(iv) मरम्मत और अनुदान	57.20	55.20	57.44	59.77	57.20	55.20	57.44	59.77
	(v) निरुपयोग	1298.75	1340.47	1463.69	1465.47	1298.75	1340.47	1446.12	1465.47
	(vi) अन्य	147.51	118.64	122.25	127.06	147.51	118.64	122.25	127.06
	जमा	1643.73	1660.81	1794.64	1808.49	1643.73	1660.81	1777.07	1808.50
III	सूचनात्मक	175.20	163.81	147.34	142.59	216.25	204.86	188.33	179.65
IV	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	602.44	627.04	963.14	894.71	476.94	535.91	596.81	675.19
V	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त (I) - (II) - (III) - (IV)	-1343.98	-868.28	-615.04	-595.06	-1210.32	-742.00	-547.20	-587.98
VI	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	10.57	10.09	30.97	30.97	10.36	9.88	29.02	29.02
VII	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	587.92	674.81	795.25	890.93	602.81	679.74	775.93	884.89
VIII	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त (VI) - (VII)	-587.35	-664.71	-764.28	-859.96	-592.45	-669.86	-746.91	-855.88
IX	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त (V) - (VIII)	-1931.33	-1533.00	-1379.32	-1456.02	-1802.77	-1411.85	-1294.12	-1443.84
X	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	5181.29	4923.14	4506.64	4379.27	5166.74	4790.92	4007.31	3995.24
	- व्यवसाय परिवर्धन	4868.53	4703.08	4396.20	4212.43	4873.98	4570.86	3816.87	3828.40
	- व्यवसाय सहायक परिवर्धन	288.56	216.91	187.71	164.45	288.56	216.91	187.71	164.45
	- सामाजिक दायित्व परिवर्धन	4.20	3.15	2.73	2.39	4.20	3.15	2.73	2.39
XI	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	797.29	766.27	715.31	684.43	804.08	749.41	626.34	626.24
	- व्यवसाय परिवर्धन	778.96	752.49	703.39	673.99	779.84	731.34	610.70	612.54
	- व्यवसाय सहायक परिवर्धन	18.32	13.77	11.92	10.44	24.24	18.07	15.64	13.70
	- सामाजिक दायित्व परिवर्धन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त	797.29	766.27	715.31	684.43	804.08	749.41	626.34	626.24
XIII	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त (IX) - (XII)	-2728.62	-2799.27	-2094.63	-2140.45	-2606.85	-2161.28	-1920.45	-2070.08
XIV	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त (XIII) - (XII) in %	-253.26%	-145.21%	-105.25%	-104.43%	-231.39%	-130.23%	-95.31%	-99.74%
XV	प्रमाणित आय से प्रमाणित व्ययों की अपेक्षा में अतिरिक्त			-118%				-106.99%	

अनुलग्नक - IV (ख)(v)

दुरुगाव पल्लन न्यास (एफओपीटी)
जत आपूर्ति के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	प्रभुत्व के मौजूदा स्तर पर एफओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				(उपर ताबों में) प्रभुत्व के मौजूदा स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रशासन आवक	85.41	129.00	129.00	129.00	85.41	129.00	129.00	129.00
II	प्रशासन खर्च								
	(i) वेतन और मजदूरी	92.99	99.32	102.30	105.37	92.99	99.32	102.30	105.37
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.10	0.10	0.11	0.12	0.10	0.10	0.11	0.12
	(iv) मरम्मत और अनुसूचन	6.50	6.00	6.26	6.53	6.50	6.00	6.26	6.53
	(v) निरक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	115.56	121.05	129.80	130.36	115.56	121.05	129.80	130.37
	जोड़	215.15	226.47	238.46	242.39	215.15	226.47	238.46	242.39
III	मूल्यवाहक	2.16	2.10	2.05	1.99	2.36	2.30	2.25	2.14
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक उपकरणों की आवृत्ति हिस्सेदारी	148.13	154.28	162.05	169.24	117.27	131.86	145.84	164.49
V	प्रशासन अधिरोध/बाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-280.04	-253.86	-273.56	-284.61	-249.37	-231.63	-257.55	-280.01
VI	एकपक्षीय का आवृत्ति हिस्सा	0.85	0.81	2.49	2.49	0.83	0.79	2.33	2.33
VII	एकपक्षीय का आवृत्ति हिस्सा	93.42	115.73	149.42	161.99	94.18	116.58	145.79	160.89
VIII	एकपक्षीय बाटा एकपक्षीय (VI) - (VII)	-92.57	-114.92	-146.93	-159.50	-93.35	-115.78	-143.46	-158.56
IX	अधिरोध/बाटा (V) + (VIII)	-372.61	-368.77	-420.49	-444.11	-342.72	-347.41	-401.01	-438.57
X	परिष्कार के लिए निर्धारित पूंजी	14.49	11.59	8.35	5.92	14.51	11.28	7.28	5.40
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	13.85	11.18	8.09	5.75	13.87	10.87	7.02	5.23
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.63	0.40	0.26	0.17	0.63	0.40	0.26	0.17
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.01	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00
XI	निर्धारित पूंजी पर प्रतिफल	2.26	1.81	1.31	0.93	2.27	1.77	1.15	0.85
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	2.22	1.79	1.29	0.92	2.22	1.74	1.12	0.84
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.04	0.03	0.02	0.01	0.05	0.03	0.02	0.01
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अन्य उपबोध के लिए संचयनित आम्होरी	2.26	1.81	1.31	0.93	2.27	1.77	1.15	0.85
XIII	निवल अधिरोध/बाटा (IX) - (XII)	-374.87	-370.58	-421.80	-445.04	-345.00	-349.18	-402.15	-439.42
XIV	निवल अधिरोध/बाटा प्रशासन आवक के प्रतिशत रूप में (XII / I in %)	-438.91%	-287.27%	-326.98%	-345.0%	-403.93%	-270.68%	-311.75%	-340.64%
XV	औसत निवल अधिरोध/बाटा प्रशासन आवक के प्रतिशत रूप में			-320%				-307.69%	

अनुलग्नक - IV (ए)

मुकनाम पत्तन न्यास (एकबोरीटी)
रैलवे के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमान				पर्युक्त के नीचे स्तर पर टोएरणी द्वारा सुविचारित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रशासन आव								
	(i) होलेज	2905.84	3398.44	3947.00	4540.00	2905.84	3398.44	3947.00	4540.00
	(ii). टर्मिनल प्रचार	1445.60	1690.64	1941.00	2233.00	1445.60	1690.64	1941.00	2233.00
	(iii). अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल प्रशासन आव	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00
II	प्रशासन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	483.04	516.89	532.37	548.31	483.04	516.89	532.37	548.31
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	115.20	120.20	132.22	145.44	115.20	120.20	132.22	145.44
	(iv) मरम्मत और अनुदान	65.00	40.00	42.20	44.52	65.00	40.00	42.20	44.52
	(v) निकासन	130.59	130.47	136.39	142.63	130.59	130.47	136.39	142.63
	(vi) अन्य	793.83	807.56	843.18	880.91	793.83	807.56	843.18	880.90
	प्रति								
III	मूल्यहास	150.78	148.04	142.65	138.64	164.81	160.07	158.64	149.24
IV	प्रथम तथा सातव प्रशासनिक उपरिष्कारों को अर्जाटित हिस्सेदारी	527.21	549.82	577.30	602.80	417.38	469.92	519.55	585.87
V	प्रशासन अक्षिरोप/(घाट) (I) - (II) - (III) - (IV)	2879.62	3685.66	4324.86	5150.65	2975.41	3651.63	4368.63	5156.99
VI	एकएनआई का अर्जाटित हिस्सा	23.89	22.81	70.29	70.29	23.52	22.44	65.86	65.86
VII	एकएनआई का अर्जाटित हिस्सा	320.35	400.19	520.48	562.83	322.97	403.11	507.83	559.02
VIII	एकएनआई घटाए एकएनआई (VI) - (VII)	-296.36	-377.28	-450.19	-492.54	-299.45	-380.67	-441.98	-493.16
IX	अक्षिरोप/घाट (V) + (VIII)	2683.25	3208.38	3874.68	4658.11	2675.96	3270.86	3926.65	4663.83
X	परिचालन के लिए निर्धारित धुकी	1238.07	1037.73	812.13	643.03	1239.39	1009.57	708.52	588.11
	- व्यवसाय परिसरतिथियां	1183.18	1001.70	786.25	624.35	1184.48	973.54	682.64	587.43
	- व्यवसाय संवर्धित परिसरतिथियां	54.12	35.51	25.51	18.41	54.12	35.51	25.51	18.41
	- सामाजिक दायित्व परिसरतिथियां	0.79	0.52	0.37	0.27	0.79	0.52	0.37	0.27
XI	निर्धारित धुकी पर इतिहास	182.74	162.53	127.42	101.07	194.06	158.72	111.35	92.32
	- व्यवसाय परिसरतिथियां	169.31	160.27	125.80	99.90	189.52	155.77	109.22	90.79
	- व्यवसाय संवर्धित परिसरतिथियां	3.44	2.25	1.62	1.17	4.55	2.96	2.12	1.53
	- सामाजिक दायित्व परिसरतिथियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अन्य उपरिष्कारों से संश्लिष्ट निर्धारित धुकी पर इतिहास	192.74	162.63	127.42	101.07	194.06	158.72	111.35	92.32
XIII	निवृत्त अक्षिरोप/(घाट) (IX) - (XII)	2390.51	3045.85	3747.26	4557.05	2481.90	3112.13	3816.30	4571.51
XIV	निवृत्त अक्षिरोप/(घाट) प्रशासन आव के प्रतिशत रूप में	54.94%	59.85%	63.64%	67.26%	57.04%	61.15%	64.80%	67.50%
XV	अंतिम निवृत्त अक्षिरोप/(घाट) प्रशासन आव के प्रतिशत रूप में			64%			64.78%		

अनुलग्नक - IV (घ)

मुक्तगांव पतन न्याय (एम्प्रोपीटी)
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	अनुमान				प्रत्येक के मौजूदा स्तर पर एम्प्रोपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				(रुपए लाखों में)			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय												
	(i) भूमि से किराया	879.90	897.30	878.62	894.72	1997.80	2063.17	2625.81	2677.75				
	(ii) अन्य	365.57	380.27	394.40	407.40	365.57	380.27	394.40	407.40				
	कुल प्रचालन आय	1245.47	1277.57	1273.02	1302.12	2363.37	2443.44	3020.21	3085.15				
II	प्रचालन व्यय												
	(i) वेतन और मजदूरी	398.16	409.01	421.28	433.92	398.16	409.01	421.28	433.92				
	(ii) बिजली	6.20	7.20	7.64	8.11	6.20	7.20	7.64	8.11				
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	160.85	183.85	194.58	205.94	160.85	183.85	194.58	205.94				
	(vi) अन्य	88.28	90.08	94.33	98.75	88.28	90.08	94.33	98.75				
	जोड़	653.49	690.14	717.84	746.72	653.49	690.14	717.83	746.72				
III	भूदानास	49.62	48.21	47.11	45.79	54.24	52.83	51.71	49.28				
IV	प्रधान तथा साहाय्य प्रशासनिक उपकरणों की आवंटित हिस्सेदारी	681.54	709.45	739.98	770.16	539.56	606.35	665.96	748.52				
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-139.19	-170.23	-231.91	-260.55	1116.08	1094.13	1584.70	1540.83				
VI	एम्प्रोपीटी का आवंटित हिस्सा	7.16	6.84	20.99	20.99	7.02	6.70	19.67	19.67				
VII	एम्प्रोपीटी का आवंटित हिस्सा	198.57	228.44	274.69	305.46	200.19	230.11	268.02	303.39				
VIII	एम्प्रोपीटी घटाए एम्प्रोपीटी (VI) - (VII)	-191.41	-221.60	-253.70	-284.48	-193.16	-223.41	-248.35	-283.72				
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-330.59	-391.82	-485.61	-545.03	922.90	870.72	1336.35	1256.90				
X	गतिविधि के लिए निर्वाचित पूंजी	3039.20	2932.31	2790.21	2714.20	3040.90	2890.74	2607.70	2590.72				
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	1517.41	1478.84	1384.98	1354.40	1519.11	1437.27	1202.47	1230.92				
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	1519.86	1452.01	1403.95	1358.67	1519.86	1452.01	1403.95	1358.67				
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	1.93	1.46	1.28	1.13	1.93	1.46	1.28	1.13				
XI	निर्वाचित पूंजी पर प्रतिफल	339.30	328.82	310.75	302.98	370.73	350.92	309.34	310.13				
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	242.79	236.61	221.60	216.70	243.06	229.96	192.39	196.95				
	- व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	96.51	92.20	89.15	86.28	127.67	120.95	116.95	113.18				
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
XII	अन्य संपत्तियों के लिए निर्वाचित आम्बोसी	339.30	328.82	310.75	302.98	370.73	350.92	309.34	310.13				
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XII)	-669.89	-720.64	-796.36	-848.01	552.18	519.80	1027.01	946.78				
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-53.79%	-56.41%	-62.56%	-65.13%	23.36%	21.27%	34.00%	30.69%				
XV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			-61%				29.17%					

अनुसूची - V

मुद्राबाह्य परमाणु प्लांट के 100 टन फीडबैक इन्वॉयस प्रोसेसिंग के तहत वार के निर्धारण हेतु लागूत बचत

क. कुछ बचत कार्यों

(अन्य बचत के)

क्र.सं.	विवरण	परमाणु	2008 अनुसूची निर्धारित/नियमित प्रतिशत, यदि कोई हो (मुद्राबाह्य बचत के लिए)	अन्य बचत (यदि लागू) का बचत (यदि लागू) का बचत के लिए
I	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (10 लाखों रु.)		3691.7347	2746.26
	अ. प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		744	744
	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		4000	4000
	अन्य बचत (यदि कोई हो)			
	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		2976190	2976000
	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		2.976	2.976
II	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)			
	(अ) प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	20 लाखों रु. से 30 लाखों रु. तक	131.60	147.73
	(ब) प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	(प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू का 5%)	184.59	137.31
	(ग) प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	(प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू का 1%)	36.92	27.46
	(घ) प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू का 5%	361.73	283.96
	(ङ) प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू का 5%	184.59	137.31
	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		919.42	733.78
IV	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू का 16%	468.52	348.53
V	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		1387.94	1087.31
VI	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		46.83	36.36
VII	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		48.58	37.67
VIII	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		29.15	22.72

क. कुछ बचत कार्यों के लिए

क्र.सं.	विवरण	परमाणु	अन्य बचत कार्यों के लिए (यदि कोई हो)	अन्य
I	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)			6808
II	प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)		अ. I / (24 लाख * 70% प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू)	357
III	अन्य बचत (यदि कोई हो)			4000
IV	अन्य बचत (यदि कोई हो)		अ. II * III	1428571
V	अन्य बचत (यदि कोई हो)			1082.31
VI	अन्य बचत (यदि कोई हो)		अ. V / IV	75.76
VII	अन्य बचत (यदि कोई हो)			87.97
VIII	अन्य बचत (यदि कोई हो)		अ. VI का 10 प्रतिशत	52.78

अ. प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

अन्य बचत (यदि कोई हो) के अनुसार प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

अ. प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

अ. प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

अ. प्रारंभिक परमाणु प्रोसेसिंग के लागू (यदि कोई हो)

10.34%

अ. 1

2746.26

283.96

2462.30

अ. 2

2462.30

283.96

2178.33

2178.33

अ. 3

2178.33

283.96

1899.37

**मुरुगांव पत्तन न्यास
दरमान**

अनुबंध-VI

1.1. परिभाषाएं—सामान्य

इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अमेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कोल्ड मूव" का अर्थ प्रचालन के इंजन के बिना पोता का संचलन होगा।
- (iii). "संयुक्त लदान" प्राथमिक तौर पर बर्थ सं. 9 (एमएचओपी) पर पोत का लदान और तब मध्यप्रवाह में उतराई इंगित करता है।
- (iv). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (v). "मध्यप्रवाह लदान" विशेष रूप से बर्थ के अतिरिक्त स्थानों पर पोत का लदान इंगित करता है।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii). (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होगी।
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होगी।
(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
(ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूपए में संग्राहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनःरूपांतरण के लिए लागू किया जाएगा।
- (iv). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में मावी रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख) कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं सहित टर्मिनल कोल, पीओएल के अलावा सभी तटीय कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग) कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।
(घ) कंटेनर संबद्ध प्रभारों के मामले में, जलयान-घाट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायत लागू होगी।
(ङ) यदि विदेशी पत्तन से कंटेनर/कार्गो तटीय समुद्रीय यात्राओं पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती यानांतरण के लिए एमओपीटी पर उतरता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित यानांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैंग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाना चाहिए।

- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर 16.45 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एमओपीटी विलंबित वापसियों पर 16.45 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (ग) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एमओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii). सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (viii). (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एमओपीटी कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख) पत्तन भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण स प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) पत्तनों को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी वरत नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). कूड़ पोतों के मामले में पत्तन देयताओं का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसी प्रकार, कूड़ पोतों पर पाइलटेंज शुल्कों, बर्थ किसया और लंगरगाह प्रभार लागू दर का 70 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (x). उपयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

भाग-1 — पोत संबंधित प्रभार

खंड : क — पत्तन देयताएं

क्र. सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	पोत	5.226	0.1900912	प्रत्येक प्रवेश
2.	(क). उपर्युक्त क्र.सं. 1 में नहीं शामिल और लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न, कंट्री क्रॉफ्ट, टग, लॉच, फिशिंग ट्रॉलर्स, बार्ज और अन्य पोत।	2.327	0.0852436	प्रत्येक प्रवेश
	(ख). कंट्री क्रॉफ्ट, लॉच और अयस्कों का वहन करने वाली बार्ज।	निःशुल्क	निःशुल्क	

टिप्पणियां :

- (1). पत्तन देयताएं पोत के प्रत्येक प्रवेश पर, जबकि यानांतरकों/फ्लोटिंग क्रैनो के मामले में तीस दिनों में एक बार वसूल किए जाएंगे।
- (2). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70 प्रतिशत पर लगाई जाएंगी :
 - (i) 3000 टन से अधिक सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में संलग्न पोत।
 - (ii) देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए विशेषतः दूसरे पोत में सामान्य कार्गो को चढ़ाने के लिए पत्तन में आने वाले पोत।
 - (iii) बंधघाट, कंटेनर और आरओ-आरओ पोत।
- (3). पत्तन देयताएं निम्न पर प्रभार्य नहीं होंगी :
 - (i) कोई विहार नौका।
 - (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़कर मौसम के दबाव से अथवा कोई क्षति उठाने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है।
 - (iii) सरकार के स्वामित्व और नीला/सफेद चिह्नंकित चलने वाले पोत।

- (iv) अन्य भारतीय पत्तनों से संबंधित पोत।
 (v) सौहार्द दौरों पर आने वाले भारत सरकार के अनुसंधान पोत और विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
- (4) स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत प्रभाय होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभाय होगा।
- (5) पत्तन में प्रवेश करने परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने या यात्रियों को नहीं ले जाने वाले (ऐसी उत्तराई और पुनः नौभरण, जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत प्रभाय दिया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभाय हो।
- (6) कूज पोत जहां यात्रियों को चढ़ाना और उतारना शामिल न हो, पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (7) स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कम किए गए टनभार जोकि इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणियां" में निर्दिष्ट है, को इसके सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।
- (8) सामान्य कार्गो बर्थों और मूरिंग डॉल्फिनों के विदेशी अभिगहन पर 0.02451 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की विशेष दर वसूल की जाएगी।

खंड : ख - पाइलटेज शुल्क

समेकित पाइलटेज-सह-नौकर्यण शुल्क में पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बहिर्मुखी गतिविधि और "पत्तन सुविधा" के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल है। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।

I. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30000 जीआरटी तक	11.66	0.425508
2.	30001 से 60000 जीआरटी	9.39	0.340400
3.	60001 जीआरटी और अधिक	8.20	0.297863

II. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30,000 जीआरटी तक के सभी पोत	1.79	0.0653
2.	30,001 से 60,000 जीआरटी के पोत	1.44	0.0523
3.	60,001 जीआरटी और अधिक के पोत	1.25	0.0456

टिप्पणियां :

- (1) मध्यप्रवाह से बर्थ तक अथवा बर्थ से मध्यप्रवाह तक पोत का स्थानांतरण अथवा बर्थ या लगरगाह का परिवर्तन पृथक प्रभार लगाने योग्य है। स्थानांतरण प्रभार स्थानांतरण के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पाइलटेज से संबंधित आगम और बहिर्गम संचलन तथा स्थानांतरण का एक अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है।
- (2) पत्तन की सुविधा के लिए निम्नादित कोई स्थानांतरण के लिए प्रभार नहीं होगा।
 "पत्तन सुविधा" निम्नलिखित में से किसी एक के अर्थ हेतु परिभाषित की है।
- (i) अगर बर्थ पर कोई कार्यरत कार्गो पोत बंदरगाह/बंघाट में स्थानांतरकों सहित कोई पोत तलकषण कार्य/जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य करने तथा किसी तलकषक के लिए बर्थ आबटित करने या बर्थ के मरम्मत कार्य कराने, अनुसंधान और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे स्थानांतरण की आवश्यकता होती हो, के लिए स्थानांतरित/बर्थ से हटाया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
- (ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट प्राप्त है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।

- (3). तथापि यानांतरकों के मामले में, स्थानांतरण के सभी कार्य प्रभाय हैं।
- (4). जब भी किसी पोत को दूसरे पोत बाहर जाने की प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को 'पत्तन की सुविधा' के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :
- कार्गो-मिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करनी होती है।
 - विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
 - पोत जा किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं।
- (5). **रद्दकरण प्रभार :**
पाइलटों के मामले में, जिनकी सेवाएं किसी गतिविधि के लिए मांगी जाती हैं परंतु उपयोग नहीं किया जाता है, नीचे दिए गए शुल्क प्रभाय होंगे :

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले प्राप्त रद्दकरण	शून्य	शून्य
(ii)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले परंतु डेढ़ घंटे से अधिक पूर्व प्राप्त रद्दकरण	3434.85	125.1844
(iii)	पाइलट के बुकिंग समय से पहले डेढ़ घंटा पूर्व प्राप्त रद्दकरण अथवा यदि पाइलट स्टेशन छोड़ चुका हो परंतु टर्गों ने स्टेशन न छोड़ा हो	4293.54	156.4805
(iv)	पाइलट के पोत पर सवार होने और सवार होने के आधे घंटे के भीतर, परंतु टर्गों ने स्टेशन न छोड़ा हो, प्राप्त रद्दकरण	5152.42	187.7786
(v)	- उपर्युक्त - परंतु 1 टर्ग ने स्टेशन छोड़ दिया हो	10304.53	375.5552
(vi)	- उपर्युक्त - परंतु 2 टर्गों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	15456.74	563.3338
(vii)	- उपर्युक्त - परंतु 3 टर्गों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	20608.97	751.1104
(viii)	पाइलट के पोत पर सवार होने के 30 मिनट पश्चात (यथा लागू विराम प्रभारों के अलावा)	5152.30	187.7786

टिप्पणी : रद्दकरण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि पोत के संचलन की बुकिंग पत्तन पर आरोप्य कारणों से रद्द की जाती है।

(6). **रुकने का प्रभार :**

अगर कोई पोत उस पर पाइलटों के प्रयोजनार्थ पाइलट के सवार होने के तीस मिनट के भीतर संचलन के लिए समर्थ नहीं है तो वह जब तक संचलित नहीं होता, तीस मिनट से अधिक के लिए प्रति आध घंटे अथवा उसका भाग के लिए तटीय पोत में मामले में रु० 3434.68 अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे 125.18 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त शुल्क प्रभाय होगा। इसके अतिरिक्त नीचे दिए गए अनुसार टर्ग किराया प्रभार भी देय होगा :

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	बिना टर्ग - प्रति आधा घंटा अथवा उसका हिस्सा	3434.85	125.1844
(ii)	1 टर्ग के साथ - उपर्युक्त -	10304.53	375.5552
(iii)	2 टर्गों के साथ - उपर्युक्त -	15456.74	563.3338
(iv)	3 टर्गों के साथ - उपर्युक्त -	20608.97	751.1104

- (7). अगर बर्हिगम यात्रा वाला पोत खराब मौसम के कारण पत्तन की सीमा के बाहर पाइलट को ले जाता है तो पत्तन में पाइलट के ड्यूटी पर वापस आने की सूचना देने तक तटीय पोत के मामले में रु० 4023.05 प्रतिदिन अथवा विदेशगामी पोत के मामले में 205.569 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की दर से प्रतिपूर्ति पोत के मास्टर द्वारा की जाएगी। इसके अतिरिक्त, पोत पर मौजूद पाइलट के खाने और ठहरने तथा उसे पत्तन में वापस भेजने की लागत का व्यय पोत के मास्टर द्वारा देय होगा।
- (8). तरंगरोध जल के पश्चिम यानांतरक की दोहरी बैकिंग के लिए प्रभार लागू स्थानांतरण प्रभारों का डेढ़ गुना होगा।
- (9). किसी प्रचालन में पूर्णतः अथवा अंशतः "कोल्ड मूव" पर पोत की पाइलटिंग करने के लिए पाइलटों शुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों का दोगुना लगाया जाएगा।

- (10.) कार्यों उतारने के पश्चात् पोत सफाई के लिए पत्तन सीमाओं के बाहर जाता है और पत्तन की सीमा में पुनः प्रवेश करता है तो पाइलटेज शुल्क प्रभाव्य होगा। यदि पत्तन सीमाओं के भीतर ऐसे पोतों की सफाई की जाती है तो स्थानांतरण प्रभार लागू होगा।

III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के लिए विशेष प्रभार
मुरुगांव बंदरगाह में शुष्क गोदी

1. डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से आगम और बर्हिगम संचलन :

फ्लोटिंग गोदियों/ले-अप जेट्टी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :

- (i) हॉट मूव खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क की वास्तविक दर।
- (ii) कोल्ड मूव (अर्थात् इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क की दोगुनी दर, अगर आगम और बर्हिगम दोनों संचलन कोल्ड संचलन हों। अगर एक कोल्ड हो तो पाइलटेज शुल्क की दर का डेढ़ गुणा प्रभाव्य होगा।

2. अन्य संचलन :

पत्तन क्षेत्र से शुष्क गोदी/स्लिपवे और विलोमतः तक। शुष्क गोदी/स्लिपवे से ले-अप जेट्टी और विलोमतः या ले-अप जेट्टी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः

- (i) हॉट मूव प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क का 50%
- (ii) कोल्ड मूव (अर्थात् इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) हॉट मूव में संचलनों के लिए यथानिर्दिष्ट दरों का दोगुना प्रभार

टिप्पणियां :

- (1.) उपर्युक्त प्रभार दरमान और समय-समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पाइलटेज फीस के अतिरिक्त हैं।
- (2.) बर्थ पर लगाने, बर्थ से हटाने अथवा डब्ल्यूआईएसएल को/से स्थानांतरण सुविधाओं के सभी संचलन उपर्युक्त दरों पर प्रभाव्य हैं।
- (3.) मुरुगाव पत्तन में एकमात्र डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं के प्रयोग के लिए आने वाले पोत प्रारम्भ में यथा उपर्युक्त 1 (i) अथवा 1 (ii) के अनुसार अदा करेंगे। वे डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं होने वाले एक निःशुल्क स्थानांतरण के हकदार होंगे।

खंड - ग - बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार

1. बर्थ किराया प्रभार

क्र. सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग						
		बर्थ सं. 8		बर्थ सं. 10 और 11 (जहां घाट क्रैन्स उपलब्ध नहीं कराई गई हों)		बर्थ सं. 9 के लिए पोत का आकार	बर्थ सं. 9 (एमआईएचपी)	
		तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)		तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	15,000 जीआरटी तक के पोत	0.0896	0.003296	0.0456	0.0016562	(i) 30,000 जीआरटी तक के पोत	0.1808	0.0066209
(ii)	15,000 जीआरटी से ऊपर के पोत	0.1893	0.006882	0.1258	0.0046059	(ii) 30,000 से 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.4867	0.01776528
						(iii) 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.1673	0.0061139

टिप्पणियाँ :

- (1). बर्थ सं. 4 पर बर्थ किराया प्रभार, मोल बर्थ और ब्रेक वॉटर बर्थ पोत के आकार पर ध्यान दिए बिना तटीय और विदेशगामी पोतों के लिए क्रमशः रु० 1.88 और 0.0807 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग होंगे।
- (2). उपर्युक्त प्रभार बर्थ, घाट, बंध घाट, जेट्टी आदि में आने वाले, अथवा खड़े रहने वाले पोतों और अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों पर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए लगाए जाने योग्य है।
- (3). ये दरें गंतव्य स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी पोतों पर लागू हैं।
- (4). उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन के उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोग्य किन्हीं कारणों रात्रि नौचालन और खराब मौसम के अधीन से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा अधिक बेकार खड़ा रहता है।

II. लंगरगाह प्रभार

1. लंगरगाह प्रभार सभी पोतों पर लागू है:

क्र.सं.	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
	तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
	ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर
(रु.)	0.0311	0.0237	0.0011	0.0009

2. अन्य पोत:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर	वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर
1.	लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न लौह, फिशिंग ट्रॉलर्स, कंट्री क्रॉफ्ट्स और सर्वेक्षण पोत और 1800 जीआरटी तक के आकार के छोटे बल्क वाहक	7.014	7.014	0.25488	0.25468

खंड ग (I) और ग (II) के लिए संयुक्त टिप्पणियाँ :

1. बर्थ किराए में बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार शामिल है, जैसे बर्थ का कब्जा, बर्थ में समायोजन, कार्य, टेलीफोन, कूड़ा-करकट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्निरामन निगरानी आदि।
2. 1 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/लंगरगाह पर कब्जा करने के समय से परिकलित की जाएगी।
3. (i) नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पर्याप्त बर्थ किराया शेष दिया जाएगा।
(ii) बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय पवार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
(iii) पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय पवार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
(iv) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

"गलत संकेत" तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोग्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय पवार-भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

4. अगर कोई पोत कार्गो कार्य को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा एमओपीटी द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा बर्थ को खाली करने के लिए दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जा भी बाद में हो, बर्थ खाली करने के लिए तैयार

- नहीं है तो पोत सामान्य दर के पांच गुणा पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगा, इसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक कम किया जाएगा।
5. बर्थ सं. 9 में स्थिरक भार समाप्त करने के लिए अनुमत समय 3 घंटे का होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के पांच गुणा पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा, जिसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक अर्थात् किसी प्रभार अथवा छूट, जो पोत पर लागू हो, के दिना घटाया जाएगा। यह बर्थ पर पोत के रुकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।
 6. बर्थ में दूसरे पोत के किनारे खड़े पोत के लिए पोत द्वारा देय प्रभारों के 50 प्रतिशत पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
 7. नौका, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो बर्थ पर एकमात्र बंकरिंग, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, पर न्यूनतम निर्धारित बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा।
 8. कार्गो का लदान करने अथवा उतारने या यात्रियों को चढ़ान अथवा उतारते समय बंधघाट का प्रयोग करने वाले पोत पर तटीय पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसका भाग के लिए रु० 0.0248 और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 0.0008 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार लंगरगाह प्रभारों के अधीन अनुसूची 1 में निर्धारित लंगरगाह शुल्कों के अलावा प्रभार्य होगा।
 9. खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 2 में निर्धारित दरें गोवा में विधिवत् पंजीकृत और महापत्तन न्यास बंदरगाह नौका नियमों के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित होने के लिए लाइसेंस प्राप्त लॉच, मछलीमार ट्रॉलर और देशी नौकाओं के मामले में लागू नहीं होगी।
 10. प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 - (i) किसी पोत को "प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
 11. आस्टिंग की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 - (i) किसी पोत का बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
 - (ii) इसके अतिरिक्त, पोत के लिए बाहर/भीतर स्थानांतरण प्रभार उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें बाहर भेजने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
 - (iii) उपर्युक्त योजना के अनुसार, प्रभारों के अनुप्रयोग से निम्नलिखित पोतों को छूट प्रदान की जाएगी :
 - (क) रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।
 - (ख) सद्भावना भ्रमण पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
 - (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत और भारत सरकार के अनुसंधान पोत।
 - (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

खंड - घ - पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

1. (क) पोतों को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

सं.	क्र.	स्थिति	दर प्रति 1000 लिटर	
			तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.		बर्थ में	169.43	6.17530
2.		बाजों द्वारा		
		(क) ब्रेक वॉटर के भीतर	228.15	8.31409
		(ख) ब्रेक वॉटर से परे	293.28	10.68865

(ख) बाजों के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति के रद्दकरण के लिए प्रभार

सं.	क्र.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1		ईओडी में आपूर्ति के लिए	3076.45	112.13
2		डब्ल्यूओडी में आपूर्ति के लिए	6152.97	224.25

(ग) जल बार्ज के लिए विराम प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	1538.23	56.063
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	3076.52	112.125

बार्ज द्वारा जल आपूर्ति के लिए न्यूनतम मांग के लिए प्रभार डब्ल्यूओबी में 50 टन अथवा ईओबी में 25 टन के लिए होंगे। तथापि, यदि पानी की कमी के कारण पत्तन द्वारा कम मात्रा की आपूर्ति की जाती है तो प्रभार मात्रा के अनुसार होंगे।

II. टगों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (ईथन और स्नेहकों सहित)	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्धिंग, बर्ध से हटाने, स्थानांतरण और पत्तन सीमाओं में पोतों के कर्षण में सहायता करने के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	16763.95	610.978

भाग-II — कार्गो संबंधित प्रभार

खंड-क — घाटशुल्क प्रभार

I. बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर रुपयों में	
			आयात और निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
1. बल्क कार्गो				
1.	सभी किस्म के अम्ल	मीट्रिक टन	94.50	56.70
2.	परु उत्पाद			
	(क). खाले और चमड़ा	मीट्रिक टन	42.00	25.20
	(ख). अस्थि और अस्थि चूण	मीट्रिक टन	21.00	12.60
3.	हथियार, अस्त्र-शस्त्र, विस्फोटक और रक्षा भंडार	मीट्रिक टन	84.00	50.40
4.	एस्बेस्टस			
	(क). एस्बेस्टस, अविनिर्मित	मीट्रिक टन	25.20	15.12
	(ख). एस्बेस्टस, विनिर्मित	मीट्रिक टन	31.50	18.90
5.	एल्युमिना (थोक)	मीट्रिक टन	42.00	25.20
6.	कार्बन ब्लैक संभरण भंडार	मीट्रिक टन	63.00	37.80
7.	कार्बिक सोडा	मीट्रिक टन	63.00	37.80
8.	सीमेंट खंगर, सीमेंट और सीमेंट उत्पाद	मीट्रिक टन	42.00	25.20
9.	कोयला, जलावन की लकड़ी, कोक/चारकोल	मीट्रिक टन	42.00	25.20
10.	रेत, ईट, टाइल, चूना मृत्तिका आदि जैसी निर्माण सामग्रियां	मीट्रिक टन	12.60	7.56
11.	कपास			
	(क) कच्ची कपास और सूत के धागे	मीट्रिक टन	63.00	37.80
	(ख). कपास अपशिष्ट	मीट्रिक टन	12.60	7.56
12.	सल्फर, रॉक फॉस्फेट सहित उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियां, खाद और अन्य रसायन	मीट्रिक टन	37.80	22.68

13.	खाद्य सहित चावल और गेहूँ के अतिरिक्त खाद्यान्न, तिलहन, मोटे अनाज, दालें	मीट्रिक टन	31.50	18.90
14.	कच्चा काजू, कसावा, नारियल, कोपरा, हल्दी के बीज आदि सहित फल, अखरोट			
	(क). नारियल और प्याज सहित फल और सब्जियां	मीट्रिक टन	25.20	15.12
	(ख). सभी प्रकार की अन्यथा अनिर्दिष्ट गिरियां	मीट्रिक टन	50.40	30.24
15.	जूट और जूट उत्पाद, नारियल रेशा और उसके उत्पाद	मीट्रिक टन	21.00	12.60
16.	ग्रेनाइट और संगमरमर	मीट्रिक टन	42.00	25.20
17.	द्रव कार्गो			
	(क). मोनो इथीलिन ग्लाइकोल	मीट्रिक टन	63.00	37.80
	(ख). अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	63.00	37.80
18.	लकड़ी के लट्टे, टिम्बर, लकड़ी, बॉस आदि			
	(क). असंसाधित	मीट्रिक टन	31.50	18.90
	(ख). बार्ड, खबे, प्लाइवुड आदि जैसे संसाधित	मीट्रिक टन	42.00	25.20
	(ग). लकड़ी की लुगदी	मीट्रिक टन	52.50	31.50
19.	शीरा	मीट्रिक टन	42.00	25.20
20.	इथनोल	मीट्रिक टन	73.50	44.10
21.	धातु (सभी), धातु उत्पाद, स्पंज लोहा, ऊष्म ब्रिकेट युक्त और स्क्रैप आदि	मीट्रिक टन	42.00	25.20
22.	कच्चा लोहा	मीट्रिक टन	36.75	22.05
23.	खली, चारा, भूसा, पशु चारा आदि	मीट्रिक टन	33.60	20.16
24.	कागज			
	(क). अपशिष्ट कागज के अतिरिक्त सभी प्रकार के कागज	मीट्रिक टन	52.50	31.50
	(ख). अपशिष्ट कागज	मीट्रिक टन	31.50	18.90
25.	रबड़ और रबड़ उत्पाद			
	(क). रबड़ - कच्चा	मीट्रिक टन	31.50	18.90
	(ख). रबड़ - विनिर्मित	मीट्रिक टन	52.50	31.50
26.	नमक	मीट्रिक टन	6.09	3.65
27.	चीनी	मीट्रिक टन	52.50	31.50
28.	सिंथेटिक रेजिन	मीट्रिक टन	52.50	31.50
29.	धातुकर्मीय कोक	मीट्रिक टन	63.00	37.80
30.	द्वीकृत पेट्रोलियम गैस	मीट्रिक टन	175.00	105.00
31.	चावल	मीट्रिक टन	42.00	25.20
32.	गेहूँ	मीट्रिक टन	42.00	25.20
33.	चूना पत्थर	मीट्रिक टन	13.44	8.05
34.	द्रव अमोनिया	मीट्रिक टन	138.60	83.16
35.	अन्यत्र अन्यथा नहीं विनिर्दिष्ट सामग्रियां	मीट्रिक टन	42.00	25.20
36.	स्टील पाइप	मीट्रिक टन	60.00	36.00
37.	सभी जीवित पशु, पक्षी और सर्प	प्रत्येक	10.50	6.30
38.	संबद्ध यात्रियों के साथ नहीं आने वाले बैग और वैयक्तिक सामान	प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग	4.20	2.52

टिप्पणी :

- फॉस्फोरिक अम्ल जब मध्यप्रवाह में प्रहस्तित किया जाता है तो घाटशुल्क प्रभार मद सं. 1 में निर्धारित घाटशुल्क का 50 प्रतिशत होगा।
- किसी कार्गो को 'अप्रत्याशित सामग्री' रूप में वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करना होगा कि क्या इस कार्गो को उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

II. खनिज तेल/पीओएल उत्पाद

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात/निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
1.	(क). डीजल तेल, भट्ठी तेल, ईंधन तेल, विमानन ईंधन, किरॉसिन तेल को छोड़कर, यहां इसमें शामिल अनिर्दिष्ट सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) के दमनांक वाली सभी मदें (ख). किरॉसिन	मीट्रिक टन	70.00	42.00
		मीट्रिक टन	50.00	30.00
2.	(क). विमानन स्पिरिट, बेंजिन, पेट्रोल, गैसोलीन, मोटर स्प्रेट और पेट्रोलियम कोक को छोड़कर यहां अनिर्दिष्ट मदों सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) से कम के दमनांक सहित सभी मदें। (ख). पेट्रोलियम कोक	मीट्रिक टन	99.00	59.40
		मीट्रिक टन	24.00	14.40

टिप्पणी पीओएल उत्पाद तटीय कार्गो के लिए रियायती घाटशुल्क दर के लिए हकदार नहीं होंगे। तटीय पीओएल उत्पादों पर कॉलम 4 में आयात/निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर लागू होगी।

III. खनिज अयस्क और गुदितकाएं (बर्थ सं. 9 - एमओएचपी के अलावा)

क्र. सं.	पत्तन की श्रेणी	दर प्रति टन (रूपयों में)							
		बर्थ में स्थिति				मध्यप्रवाह/किनारे पर स्थिति			
		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुदितकाएं	अन्य अयस्क एवं गुदितकाएं		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुदितकाएं	अन्य अयस्क एवं गुदितकाएं	
				तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो			तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	30,000 डीडब्ल्यूटी तक	17.11	20.38	23.94	14.38	10.56	13.83	15.47	9.28
2.	30,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक परंतु 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम	17.11	20.38	23.94	14.38	12.19	15.47	17.11	10.29
3.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक	17.11	20.38	23.94	14.38	13.83	17.11	20.38	12.19
4.	(i) परलाइट अयस्क			26.94	16.20			26.94	16.20
	(ii) लौह धातुकर्मीय अपशिष्ट (ऑक्साइड पूर्ण)			20.38	12.19			20.38	12.19
	(iii) मैग्नीज अयस्क और लौह-मैग्नीज अयस्क			17.11	10.29			17.11	10.29
5.	लौह अयस्क गुदितकाएं (तटीय यातायात के लिए बाजारों द्वारा प्रहस्तित)		30.21						

खंड क - I, II और III के लिए टिप्पणियां

- प्रभाव्य भार न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा। भिन्न को 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।
- घाट की दीवार पर उन आगमन के बाद 24 घंटे के भीतर अथवा 48 घंटों के भीतर की गई घोषणा कि जब उतराई का दिन पत्तन के अवकाश का दिन है और कि अन्य पत्तन को यानांतरण के लिए अभिप्रेत है तो उतराई की तारीख से एक महीने के भीतर प्रेषित की जा रही ऐसी उतारी गई सामग्रियां।

प्रत्येक प्रचालन के लिए तत्संबंधी घाटशुल्क दरों के दो-तिहाई पर।

3. पोतों से सामग्रियां, जा उन्हें उतराई स्थल से गुजरे बिना उतराई पर। स्थान के किनारे होते हुए किसी हल्की नौका अथवा विलोमतः में यानांतरित। घाटशुल्क दरों के 75 प्रतिशत
4. एक मीट्रिक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मदों पर प्रति टन आधार पर घाटशुल्क लगेगा।
5. अयस्क और गुदितका के अतिरिक्त सभी वस्तुओं, जब मध्यप्रवाह में उतारी जाती है, पर घाटशुल्क बर्ध पर लागू दरों के 60 प्रतिशत पर प्रभाय होगा।
6. धूल निवारण प्रणाली पर व्यय की वसूली करने के लिए, बर्ध सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कोयला/कोक पर रु० 3.01 प्रति टन की दर से शुल्क वसूल किया जाएगा। निर्यात के लिए बैगों में लाए जाने वाले क्लसाइड कोक के लिए यह लेवी प्रभाय नहीं होगी।

IV. लौह अयस्कों और गुदितकाओं के लिए प्रहस्तन प्रभार (बर्ध सं. 9 में एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित)

क्र.सं.	सामग्रियों का विवरण	आयात/निर्यात दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रुपए में)
1.	लौह अयस्क	117.94
2.	लौह अयस्क गुदितकाएं	
	(i) प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त अवधि के दौरान	126.11
	(ii) प्रत्येक वर्ष सितम्बर से मई साफ मौसम शुरू होने के दौरान	222.59

टिप्पणियां :

- (1) उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त, निम्नलिखित पैटर्न पर प्रत्येक प्रचालनात्मक वर्ष के प्रारंभ से 1 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए भूखण्ड धारित करने वाले भूखण्ड आवंटितियों के लिए छूट के अधीन रु० 8.19 प्रतिटन की दर पर न्यूनतम अधिभार लगाए जाने योग्य होगा।

कुल आय के स्तर को प्राप्त करने पर	प्रति 1000 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग के लिए अनुपलब्ध छूट की दर (रुपयों में)
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 8.75 गुणा	1.82
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.00 गुणा	3.64
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.25 गुणा	5.82
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.50 गुणा	8.19
- (2) "प्रचालनात्मक वर्ष" का अर्थ अक्टूबर के पहले दिन से प्रारंभ करके अनुवर्ती कैलेंडर वर्ष के 30 सितम्बर को समाप्त होने वाली 12 महीने की अवधि है।
- (3) भूखण्ड आवंटितियों को छूट का भुगतान नीचे यथाङ्गित दो किस्तों में किया जाएगा :
 - (i) प्रचालनात्मक वर्ष के पहले आठ महीनों की समाप्ति पर, इस अवधि के दौरान वास्तव में प्राप्त कुल आय पर टिप्पणी (1) के अधीन स्वीकार्य राशि के 75 प्रतिशत तक सीमित छूट का अंतरिम भुगतान अदा किया जाएगा।
 - (ii) प्रचालनात्मक वर्ष की समाप्ति पर वर्ष के दौरान कुल आय पर स्वीकार्य छूट का भुगतान ऊपर टिप्पणी 3 (i) के अनुसार किए गए अंतरिम भुगतान, अगर कोई हो, को समायोजित करने के बाद किया जाएगा।
- (4) यानांतरकों के माध्यम से लौह अयस्क के प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए प्रभार क्रमशः रु० 9.83 प्रति टन और रु० 4.91 प्रति टन की दर से यानांतरक पोत-स्वामियों से संग्रहित किए जाएंगे। (सितम्बर, 1990 के दौरान औसत भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत दरे)।
- (5) प्रहस्तन प्रभार एमओएचपी में प्लॉट पर कार्गो की उतराई, स्टैकिंग तथा जलयानों में कार्गो की लदाई के लिए समेकित प्रभार है।

खंड-ख - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

I. कंटेनरों आर कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)			
		तटीय		विदेशी	
		20'	40'	20'	40'
1.	लदा हुआ कंटेनर	840.00	1260.00	1400.00	2100.00
2.	खाली कंटेनर	84.00	126.00	140.00	210.00

टिप्पणी : उपर्युक्त निर्धारित समेकित प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनर के लिए घाटशुल्क के साथ-साथ कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है।

II. भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	प्रथम 30 दिनों के लिए — 20 फीट तक — 20 फीट से ऊपर	9.17 13.72	0.2002 0.2996
2. (क). (ख). (ग). (घ).	उपर्युक्त दरों में निम्नवत् वृद्धि की जाएगी : 31वें दिन से 45वें दिन 46वें दिन से 60वें दिन 61वें दिन से 90वें दिन 91वें दिन से आगे तक	50 प्रतिशत 75 प्रतिशत 100 प्रतिशत 200 प्रतिशत	

टिप्पणियाँ :

- (1). लादे गए/नौवहित कंटेनरों, खाली अथवा भरे हुए, पर एक दिन की निःशुल्क अवधि दी जाएगी। आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के उतरने की दिन से बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से शुरू होगी।
- (2). उपर्युक्त निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों के अलावा होगी।
- (3). परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर से उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, से निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :
 - (i) परेशिती किसी भी समय परित्याग करने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेशिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करेगा और या तो उसे वापस ले सकता है या उसे पत्तन परिसर से हटा सकता है; और,
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और बुलाई और खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाहियाँ करने के समय तक लगाया जाना जारी रहेगा।
 - (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो मुक्त करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा जब्त/अधिगृहीत कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क घेराबंद क्षेत्र तक लाइन/परेशिती द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।
- (4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/पोत पर भेजने की स्थिति में न हो।
- (5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दे दिया गया हो तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

III. प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग (रुपयों में)
1.	प्रति प्रशीतन कंटेनर बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार —	
(क).	20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर	194.60
(ख).	20 फीट से अधिक की लम्बाई के कंटेनर	215.60

खंड-ख के लिए सामान्य टिप्पणी :

- (1). प्रयोक्ताओं पर आरोप्य नहीं किए गए कारणों से कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे।

खंड-ग - अंतरण शौडों के लिए भंडारण प्रभार

1. आयात

क. ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस - 10 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	14.00
11 - 20 दिन	21.00
21 - 30 दिन	28.00
31वें दिन से आगे	35.00

ख. शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस - 3 दिन

(ii). सामान्य किराया

घटक	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
(क). एमओपी, रॉक फॉस्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	1.40
(ख). कच्ची चीनी	1.40
(ग). सीमेंट और अन्य	1.40

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्गर्गी दर के आधार पर परिकलित किया जाएगा।

घटक	सुपुर्गर्गी दर प्रतिदिन
(क). एमओपी, रॉक फॉस्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	750 टन
(ख). कच्ची चीनी	500 टन
(ग). उपर्युक्त विनिर्दिष्ट से इतर घटक	500 टन

(iii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क नीचे दी गई दर पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	4.20
11 - 20 दिन	8.40
21 - 30 दिन	14.00
31वें दिन से आगे	21.00

II. निर्यात

क. ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस - 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.80
11 - 20 दिन	4.20
21 - 30 दिन	7.00
31वें दिन से आगे	14.00

ख. शुल्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिन - 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2.80/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो -

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियाँ :

1. आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कार्गो के पूरा उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा जाये के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जायेंगे।
2. निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित की जाएगी।
3. निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
4. किराया आधार पर पत्तन शौद्ध/खुले प्लॉटों में स्थित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
5. पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियम में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किसी नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
6. भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से परिगणित की जाएगी।
7. किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंशन सेंट्रल में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

III. भूमि किराया/विलंब शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग प्रति दिन (रुपयों में)
1.	विस्फोटकों अथवा अन्य खतरनाक सामानों के लिए भूमि किराया :	25.03
	(क) 6 से 10 दिनों से अधिक	
	(ख) 11 से 15 दिनों से अधिक	30.03
	(ग) 15 दिनों से अधिक	40.04

टिप्पणियां :

- (1) प्रभार्य वजन न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा, जिसे 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (2) मद (ख) के अधीन निःशुल्क दिवस पोत के कार्गो की पूरी उतराई अथवा अंतिम पैकेज के उतरने के दिन के बाद रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर-प्रचालक दिनों को छोड़कर 6 कार्यदिवस माना जाएगा।
- (3) निःशुल्क दिवस के प्रयोजनार्थ 'दिन' प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे के रूप में माना जाएगा।
- (4) कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/नौवहन की स्थिति में नहीं होता है।
- (5) यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दिया गया है तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।

खंड-घ - खुले प्लॉटों पर किराया

घोषित सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों में व्यापारिक सामान भंडारण के लिए खुले प्लॉट पर किराया

I. आमत

क. ब्रेक बल्क कार्गो

- (i) निःशुल्क दिवस - 10 दिन
- (ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	14.00
11 - 20 दिन	21.00
21 - 30 दिन	28.00
31वें दिन से आगे	35.00

ख. शुष्क बल्क कार्गो

- (i) निःशुल्क दिवस - 3 दिन
- (ii) सामान्य किराया

घटक	सामान्य किराया दर प्रति टन प्रतिदिन (रु०)
(क) कोयला (सभी प्रकार)	0.70
(ख) मेटलर्जिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	0.70
(ग) चूना पत्थर	1.05
(घ) स्क्रैप	1.05
(ङ) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	1.05

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्दगी दर के आधार पर परिकलित किया जाएगा।

घटक	डिलीवरी दर प्रति टन प्रतिदिन
(क). कोयला (सभी प्रकार)	1000 टन
(ख). मेटलर्जिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	600 टन
(ग). चूना पत्थर	500 टन
(घ). स्क्रैप	800 टन
(ङ). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	800 टन

(iii). विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा:

क्र. सं.	घटक का विवरण	सामान्य किराया अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम पांच दिनों के लिए दर रु०/मी.ट./दिन	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर रु०/मी.ट./दिन	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर रु०/मी.ट./दिन	शेष कार्गो के लिए इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर रु०/मी.ट./दिन
1.	सभी प्रकार के कार्गो	5.60	8.40	11.20	14.00

II निर्यात

क. ब्रेक बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ मंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर देय होगा:

अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.80
11 - 20 दिन	4.20
21 - 30 दिन	7.00
31वें दिन से आगे	14.00

ख. शुष्क बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ मंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2.80/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो -

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियाँ :

1. आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कर्गों के चूट उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा गया था के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जाएंगे।
2. निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिकलित की जाएगी।
3. निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
4. किराया आधार पर पत्तन शौडों/खुले प्लॉटों में भंडारित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
5. पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियमों में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किन्हीं नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
6. भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के अडॉटन के दिन से परिगणित की जाएगी।
7. किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंटेशन सेंटर में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

खंड ड - कार्गो प्रहस्तन शुल्क प्रसार

क्र.सं.	कार्गो	औसत आउटपुट प्रति टन प्रति घंटा	दर प्रति टन (रुपयों में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो (लौह अयस्क और अयस्क गुदितकार्ग और थर्मल कोयला के अलावा)
I. नौभरण				
1.	ग्रेबों द्वारा गुदितकार्ग/अयस्क/ढेलेदार/चूर्ण/मैगनीज/चूना पत्थर/कच्चा लौहा	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 से 1250 टन 1251 टन और अधिक	72.00 58.50 40.50 32.40 28.80 25.20	43.20 35.10 24.30 19.45 17.30 15.15
2.	नेट स्लिंगों द्वारा ढेलेदार/अयस्क/चूर्ण/गुदितकार्ग	200 टन तक 201 से 250 टन 251 टन और अधिक	99.00 92.80 70.20	59.40 49.70 42.15
3.	नेट स्लिंगों द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 टन और अधिक	126.00 99.00 82.80	75.60 59.40 49.70
4.	ग्रेबों द्वारा कोयला/कोक/मेट/आर.पी.	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	79.20 54.00 36.00 27.00 22.50	47.55 32.40 21.60 16.20 13.50
5.	ग्रेबों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 टन और अधिक	96.30 81.00 64.80 58.50	57.80 48.60 38.90 35.10
6.	स्लिंगों और पे-लोडर/जेसीवी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक 201 से 300 टन 301 से 400 टन 401 टन और अधिक	117.00 99.00 81.00 67.50	70.20 59.40 48.60 40.50

7.	नेट स्लिंगों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	180.00 157.50 126.00	108.00 94.50 75.80
8.	बोरीबंद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (हैच में चढ़ा लगाया सहित)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	171.00 144.00 112.50	102.60 86.40 67.50
9.	ग्रेबो द्वारा स्कैप	150 टन तक 151 से 250 टन 251 से 350 टन 351 टन और अधिक	135.00 108.00 81.00 72.00	81.00 64.80 48.60 43.20
10.	बॉक्साइट	500 टन तक 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	54.00 38.70 31.50 28.80	32.40 23.25 18.90 17.30
11.	स्लिंग तक विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी.पी. कोक और बोरियों को होल्ड में खोलना	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	117.00 103.50 94.50 85.50 76.50	70.20 62.10 56.70 51.30 45.90
12.	विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी.पी. कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	106.20 103.50 90.00 76.50 67.50	63.75 62.10 54.00 45.90 40.50
13.	स्लिंगों द्वारा एच.आर. कोइल्स/इस्पात स्लेब्स	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन	63.00 54.00 45.00 40.50	37.80 32.40 27.00 24.30
II. तट प्रचालन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पोत		दर प्रति टन (रु० में)
14.	आर एंड डी यार्ड/खुले भूखण्ड इस्पात स्लेबों और कोइल्स की लदाई/उतराई	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन		11.50 12.00 11.70 10.80
15.	शेडों/खुले भूखण्ड में अल्युमिना/सी.पी. कोक की लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 से 180 टन 181 और अधिक		27.00 23.40 21.60 19.80
16.	शेड में ट्रकों/वैगनों में/ट्रकों/वैगनों से उर्वरकों/चीनी/खाद्यान्न आदि की बोरीबंद कार्गो लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और अधिक		63.00 54.00 45.00
17.	बोरीबंद कार्गो (शेड में ट्रकों में लदाई और बर्थों में नेट स्लिंग रखने पर)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक		126.00 108.00 90.00
III. कंटेनर प्रहस्तन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति ट्रॉलर		दर प्रति टीईयू
18.	मछलीमार ट्रॉलर से भरण/खाली करना	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक		9900.00 2700.00 1800.00
19.	पोत से/में कंटेनर लदाई/उतराई	30 बॉक्सों तक 31 बॉक्स और उससे अधिक		450.00 प्रति बॉक्स न्यूनतम रु० 10800/- रु० 360.00 प्रति बॉक्स
20.	कंटेनर भरण/खाली करना (हस्तचालन)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक		5760.00 1440.00 1080.00

21	कंटेनर भरण/खाली करना (फोर्कलिफ्ट से)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	2880.00 720.00 450.00
22	कंटेनर भरण/खाली करना (व्यक्तिगत सामान)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक	3600.00 900.00 720.00

टिप्पणियाँ :

- (1). रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रहस्तन और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट जलस्थान-घाट स्थानांतरण में संलग्न तटीय कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त अनुसूचियों में सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत, यह विशिष्ट रूप से निर्धारित न किया गया हो, प्रभावी होगा।
- (2). औसत आउटपुट प्रति हुक/प्रति पाली प्रति पोत निम्नवत प्रभावी होगा -
 - (i) लदाई के बिल के अनुसार टनभार पोत के लिए प्रति हुक टनभार निर्धारित करने के लिए पोत के लिए नियोजित हुकों की संख्या में विभाजित किया जाएगा।
 - (ii) घाट प्रचालनों के मामले में, लॉरी/रेलवे/पैकिंग सूची पर आधारित मिलान पत्र के अनुसार पाली-वार टनभार बिलिंग के लिए आधार होगा।
 - (iii) 0.5 से नीचे के आउटपुट के प्रभाग को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के प्रभाग को अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।
- (3). स्थानांतरण कंटेनर के लिए रियायती दर प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होगी।

खंड च - क्रूज पोतों से यात्रियों के जाने और आने की दरें

क्र.सं.	विवरण	अधिकतम दर रु० में प्रति यात्री	
		तटीय यात्री पोत	विदेशी यात्री पोत
(i).	जाने के लिए	350.00	541.80
(ii).	आने के लिए	350.00	541.80
(iii).	अंतरण यात्री के लिए	210.00	407.40

भाग-III

संपदा किराये

(आदेश सं. टीएएमपी/8/2012-एमओपीटी दिनांक 8 अगस्त 2012 द्वारा यथा अनुमोदित)

सामान्य टिप्पणी

लाइसेंस शुल्क और पट्टा किरायों की मौजूदा दरमान/अनुसूची में निर्धारित सभी शर्तें/टिप्पणियाँ उस सीमा तक लागू होंगी जहां तक कबे 13 जनवरी 2011 को सरकार द्वारा घोषित महापत्तनों के लिए भूमि नीति, 2010 में निर्धारित शर्तों से स्थिर नहीं हो। असहमति की स्थिति में, महापत्तनों के लिए भूमि नीति, 2010 में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी:-

1. कार्यालय भवन और अन्य ढाँचों के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क

विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति केलेंडर माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
निम्नलिखित में कार्यालय भवनों और अन्य ढाँचों के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क:	
(क). मुरुगाव हारबर तथा वास्को द गामा - खाड़ी	
(i) पी.टी. शीट सं. 7 के चाल्टा सं. 3 के अधीन सर्वेक्षित भूमि	300.00
(ii) उपर्युक्त (i) से इतर भूमि	500.00
(ख). मुख्य भूमि सादा	
(i) पी.टी. शीट सं. 54 के चाल्टा सं. 2 के अधीन सर्वेक्षित भूमि	250.00
(ii) उपर्युक्त (i) से इतर भूमि	400.00

(ग). बायना	500.00
(घ). वास्को द गामा - शहर	2500.00
(ङ). दाबोलिम	300.00

- टिप्पणियां: (क). यदि उपर्युक्त क्षेत्रों में आवासीय प्रयोजनों के लिए भवन ढांचों का इस्तेमाल किया जाता है तो इसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करना होगा।
- (ख). उपर्युक्त (क)(i) में यथा निर्धारित मुरुगांव हारबर और वास्को द गामा - खाड़ी में कार्यालय भवन तथा अन्य ढांचों के अनुरक्षण के लिए पी.टी. शीट सं. 7 के चाल्टा सं. 3 के अधीन सर्वेक्षित भूमि पर लाइसेंस शुल्क भूमि के उक्त भाग के समुद्र साइड रियर का एमओपीटी द्वारा पुनर्दावा किए जाने पर तत्काल यह स्वतः ही रु 500/- प्रति 10 वर्ग मी. में संशोधित हो जाएगा।
- (ग). उपर्युक्त (ख)(i) में यथा निर्धारित हैडलैण्ड सादा में कार्यालय भवन तथा अन्य ढांचों के अनुरक्षण के लिए पी.टी. शीट सं. 54 के चाल्टा सं. 2 के अधीन सर्वेक्षित भूमि पर लाइसेंस शुल्क भूमि के उक्त भाग के समुद्र साइड रियर का एमओपीटी द्वारा पुनर्दावा किए जाने पर तत्काल यह स्वतः ही रु 400/- प्रति 10 वर्ग मी. में संशोधित हो जाएगा।

II. तटग्र भूमि के कब्जे के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)	इकाई
1.	वास्को द गामा खाड़ी में वाणिज्यिक/गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन सहित किसी अन्य उद्योग अथवा लॉच/बार्ज मरम्मत वर्कशाप के प्रयोजन के लिए। (i). पी.टी. शीट सं. 7 के चाल्टा सं. 3 के अधीन सर्वेक्षित भूमि (ii). उपर्युक्त (i). से इतर भूमि	300.00 500.00	प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग
2.	पत्तन सीमाओं (दाबोलिम/चिकालिम/सेनकोल/नार्थ ऑफ जुआरी रीवर/बेतूल फोरशोर) तक वास्को द गामा के परे वाणिज्यिक/गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन सहित किसी अन्य उद्योग अथवा लॉच/बार्ज मरम्मत वर्कशाप के प्रयोजन के लिए।	350.00	- उपर्युक्त -

टिप्पणी: उपर्युक्त (1) पर यथा निर्धारित वास्को द गामा में वाणिज्यिक/गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन सहित किसी अन्य उद्योग अथवा लॉच/बार्ज मरम्मत वर्कशाप के प्रयोजन के लिए तटग्र भूमि के अधिग्रहण के लिए प्रभार मुरुगांव हारबर में रियर सी-साइड का पुनर्दावा करते हुए उसके तत्काल बाद संशोधित होकर रु 500/- प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग रहेगा।

III. मार्गाधिकार प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रु 0 में)
	निम्न पर मार्गाधिकार प्रभार:	
(क).	(क). मुरुगांव/वास्को द गामा - खाड़ी। (i) पी.टी. शीट सं. 7 के चाल्टा सं. 3 के अधीन सर्वेक्षित भूमि (ii) उपर्युक्त (i). से इतर भूमि	300.00 500.00
(ख).	(ख). हैड लैण्ड सादा/बोगदा (i) पी.टी. शीट सं. 54 के चाल्टा सं. 2 के अधीन सर्वेक्षित भूमि (ii) उपर्युक्त (i). से इतर भूमि	250.00 400.00
(ग).	बायना	500.00
(घ).	पत्तन सीमा, दाबोलिम/चिकालिम/सेनकोल/नार्थ ऑफ जुआरी रीवर/बेतूल फोरशोर तक वास्को खाड़ी से परे	350.00

टिप्पणी:

- मार्गाधिकार प्रभारों के प्रयोजन के लिए, एकल पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र उन पाइपलाइनों के परिमाण तथा लम्बाई के आधार पर परिगणित किया जाना चाहिए। बहु-परतीय पाइपलाइन स्टेकों के मामले में, बहुपरतीय पाइपलाइन

स्टेकों द्वारा अधिग्रहीत भौतिक क्षेत्र पर विचार किया जाना चाहिए और तत्संबंधी उपयोगताओं को उस क्षेत्र से गुजरने वाले उनके पाइपलाइनों के परिमाण तथा लम्बाई के आधार पर यथानुपात क्षेत्र के लिए बिल दिया जाना चाहिए। सड़क, रेलों, जेट्टियों, आदि के साथ शेयर किए गए क्षेत्र के मामले में, तत्संबंधी उपयोगताओं को यह परिकल्पना करते हुए संबद्ध क्षेत्र के 50 प्रतिशत के लिए यथानुपात बिल दिया जाना चाहिए कि केवल उनके पास ही भूमि का कब्जा नहीं होगा और उनके पास केवल 'मार्गाधिकार' है। जहाँ तक भूमिगत पाइपों का संबंध है यदि उपयोगता स्थापित करते हैं कि भूमिगत क्रॉस-कंट्री पाइपलाइनों से ऊपर भूमि क्षेत्र का कब्जा भौतिक रूप से उनके पास नहीं है तो ऐसे पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र मार्गाधिकार प्रभागों की बसूली के प्रयोजन के लिए परिमाण तथा लम्बाई का 50 प्रतिशत होना चाहिए।

2. उपर्युक्त (क)(i) में यथा निर्धारित शीट सं. 7 के चार्टा सं. 3 के अधीन सर्वेक्षित भूमि पर मार्गाधिकार प्रभाग भूमि के उक्त भाग के रियर सी-साइड का पुनर्दीवा किए जाने के तत्काल बाद सशोधित होकर रु० 500/- प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग हो जाएगा।
3. उपर्युक्त (ख)(i) में यथा निर्धारित शीट सं. 54 के चार्टा सं. 2 के अधीन सर्वेक्षित भूमि पर मार्गाधिकार प्रभाग भूमि के उक्त भाग से कूड़ा संग्रह के स्थानांतरित होने के तत्काल बाद स्वतः सशोधित होकर रु० 400/- प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग हो जाएगा।
4. जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क एड्युटिंग लेट्र के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
5. दरमान में दी गई दरों में दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद स्वतः ही 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि हो जाएगी और वृद्धित दरें संबंध वर्ष के लिए प्रचलित अनुसूचित किराये रूप में सुविचारित की जाएगी।

भाग - IV

भाग-ग - फुटकर प्रभार

1. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)	इकाई
1	3 टन फोर्कलिफ्ट	726.25	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
2	8 टन टीआईएल बुल क्रेन	2975.00	प्रति दिन 8 घंटे की पाली
		376.25	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		1484.00	न्यूनतम प्रभार 4 घंटों के लिए प्रति माँग
3	10 टन दाल क्रेन	8082.20	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		1010.80	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		4620.00	न्यूनतम प्रभार 4 घंटों के लिए प्रति माँग
4	11 टन एसीई क्रेन	8890.00	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		1113.00	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		5082.00	न्यूनतम प्रभार 4 घंटों के लिए प्रति माँग
5	45 मी.ट. ओमेगा मोबाइल क्रेन	26370.40	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		3297.00	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		13185.00	न्यूनतम प्रभार 4 घंटों के लिए प्रति माँग
6	75 मी.ट. टीआईएल क्रेन	39690.00	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		4963.00	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		19845.00	न्यूनतम प्रभार 4 घंटों के लिए प्रति माँग

1.2. 100 टन एचएमसी किराये पर लेने के लिए प्रभार

(i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	32.20	19.30
10500-11499	34.09	20.44
11500-12499	35.98	21.58
12500	37.87	22.72
12501-13500	39.76	23.86
13501-14500	41.65	25.00
14501 - 15500	43.54	26.14

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए दर बढ़ाकर आधार दर का 110 प्रतिशत की गई थी। तीसरे हजार टनों के लिए दर 115 प्रतिशत तक आधार दर में वृद्धि करते हुए निर्धारित की गई थी। यही कार्यपद्धति 15500 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 9500 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिकलित की जाएंगी।

(II). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

(क). स्टील तथा बैग कार्गो

औसत दैनिक क्रैन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹0 में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	83.57	50.14
6000	87.97	52.78
6001-7000	92.37	55.42

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत की गई थी। यही कार्यपद्धति 7000 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिकलित की जाएंगी।

(ख). अन्य

औसत दैनिक क्रैन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹0 में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	119.96	71.97
3750	126.27	75.76
3751-4750	132.58	79.55

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत की गई थी। यही कार्यपद्धति 4750 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिकलित की जाएंगी।

टिप्पणियां:

(i). औसत बर्थ दिवस आउटपुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नवत् है:-

एचएमसी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा

X 24 घंटे

पोत शुरुआत से समाप्ति तक लगा कुल समय

(ii). कार्गो की लदाई/उताराई के शुरुआत से पूरा होने तक के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रैन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चुना जाएगा।

(iii). यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी या ईएलएल क्रैन/क्रैनो के साथ काम करता है तो क्रैन के लिए बर्थ दिवस आउटपुट एचएमसी के लदाई मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

(iv). पोत द्वारा बर्थ छोड़े जाने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रैन के खराब होने की स्थिति में, एचएमसी द्वारा ब्रह्मस्तित मात्रा क्रैन कार्य घंटों से भाग तथा 24 से गुणा करते हुए खराबी के पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों के अधिक के लिए एचएमसी के प्रचालन के रोक के मामले में, पोत में क्रैन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रैन को उपयुक्त भत्ता स्वीकार किया जाएगा। 2 घंटों से कम के एचएमसी के रोक उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार हेतु नहीं लिए जाएंगे। एचएमसी पर आरोप्य रोकों के लिए कोई भत्ता स्वीकृत नहीं किया जाएगा। एचएमसी के कार्य करने के दौरान लदाई/उताराई प्रचालनों को में सभी रोक दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के पोतवर्गिक द्वारा प्रमाणित किया जाना अपेक्षित होगा।

- (vi). एचएमसी के खराब होने/गैर-कार्यनिष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण आवश्यक हो जाने की स्थिति में, बर्थ से लंगरगात तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु० 1,00,000/- (रुपए एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए जाने वाले स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा बनाए रखा जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर दिवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

1.1 और 1.2 के लिए टिप्पणियाँ:

- (1). पहली पाली (मानक समय) प्रातः 7:30 बजे से 12:30 बजे और 13:00 बजे से 16:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (2). दूसरी पाली 15:30 बजे से 20:30 बजे और 21:00 बजे से 24:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (3). तीसरी पाली 23:30 बजे से 3:30 बजे और 4:00 बजे से 8:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (4). तीन पालियों में से किसी के दौरा विश्राम से पूर्व की अवधि अथवा विश्राम के बाद की अवधि को आधी-पाली माना जाएगा।
- (5). विश्राम की अवधि निम्नवत् मानी जाती है।
पहली पाली के दौरान 12:30 बजे से 13:00 बजे
दूसरी पाली के दौरान 20:30 बजे से 21:00 बजे
तृतीय पाली के दौरान 03:30 बजे से 04:00 बजे

II. मशीनरी, उपस्कर का किराया और विविध दरें

क्र.सं.	विवरण	दर रु०	इकाई
1.	रीच स्टेकर #	651.00	प्रति फेरा
2.	विजली ऊर्जा की आपूर्ति	4.25 (दरे गोवा सरकार/आरएसपीसी द्वारा समय-समय पर यथा अधिसूचित संशोधित की जाएगी)	प्रति इकाई

टिप्पणी:

- # यह आवश्यक है कि केवल पत्तन के रीच स्टेकर का ही उपयोग किया जाए बशर्ते प्रचालनों के लिए किराये हेतु इसकी उपलब्धता हो, ऐसे मामलों में जब रीच स्टेकर की ऐसी मांग की जाती है परन्तु एमओपीटी के अधिकृत अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित किसी अन्य पक्ष द्वारा किराये पर लिए जाने की वजह से अनुपलब्धता, सम्पूर्ण मरम्मत और अनुसंधान आदि कारणों से एमओपीटी द्वारा अलग नहीं की जा सकी थी, प्रचालनों के लिए निजी उपस्कर का इस्तेमाल करने की अनुमति दी जाएगी।

II. फ्लोटिला किराये पर लेना:

क्र. सं.	विवरण	दर रु०	इकाई
1.	लॉच (सर्वेक्षण कार्य के लिए)	41134.60	प्रति 8 घंटे की पाली
		21125.00	न्यूनतम प्रभार प्रति मांग 4 घंटे के लिए
		5492.50	प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग के लिए
2.	डम्ब वार्ज (बॉय, मूरिंग कार्य, आदि के लिए)	41236.00	प्रति 8 घंटे की पाली
		21125.00	न्यूनतम प्रभार प्रति मांग 4 घंटे के लिए
		5492.50	प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग के लिए
3.	डम्ब वार्ज (सामानों के परिवहन, स्लोप्स आदि के लिए)	23068.50	प्रति 8 घंटे की पाली
		11830.00	न्यूनतम प्रभार प्रति मांग 4 घंटे के लिए
		3126.50	प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग के लिए

टिप्पणी: दरों में ईंधन और ल्यूबरिकेंट्स शामिल हैं।

IV. कार्गो प्रचालनों के लिए अधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाए जाने वाले पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार

विवरण	अधिकतम दर प्रति टन (विदेशी)
पोतवणिक 30 टन	121.89
फ्लोटिंग क्रेन 32 टन	95.74

भाग-V

विशेष दर

1. (क). एलआईसी द्वारा किए गए जीवनांकिक मूल्यनिरूपण के आधार पर 31 मार्च, 2013 तक प्रोद्भूत पेंशन देयता को पूरा करने के लिए, भाग-I से भाग-IV के अधीन दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रमारों की प्रतिशतता के रूप में विशेष दर इस दरमान के लागू होने से शुरू होकर वित्तीय वर्ष 2015-16 तक प्रभार्य होगी।
- (ख). भाग-IV के अधीन दरमान में निर्धारित संपदा किरायों पर विशेष दर प्रभार्य होगी बशर्ते अलग-अलग पट्टा करारों में, समय-समय पर, दरों में संशोधन की अनुमति देने वाला एक विशिष्ट खंड शामिल करना होगा।
2. विशेष दर प्रयोक्ताओं द्वारा देय तत्संबंधी प्रमारों के 9 प्रतिशत की दर से इस दरमान के लागू होने की तारीख से प्रभार्य होगी।
3. मुरुगांव पत्तन न्यास इस विशेष दर के माध्यम से अर्जित राजस्व को केवल विशिष्ट प्रयोजन के लिए इस्तेमाल करेगा।
4. मुरुगांव पत्तन न्यास को इस संबंध में प्राप्तियों और भुगतानों को कवर करने के लिए पृथक खाता व्यवस्थित करना होगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 16th July, 2013

No. TAMP/43/2012-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No. TAMP/43/2012-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 14th day of June 2013)

This case relates to the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) under cover of its letter dated 29 June 2012 for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of the MOPT was last revised by this Authority vide its Order dated 14 May 2010. The validity of the SOR of MOPT is prescribed till 31 March 2013.

3.1. The main submissions made by the MOPT in its proposal are summarised below:

- (i). The main reasons warranting revision of port charges are:
 - (a). To recover the rising cost of operations from individual segments by applying cost recovery principles.
 - (b). To generate adequate internal resources to create and upgrade the existing port infrastructure in order to remain globally competitive and to provide efficient and cost-effective services to the Port users.

Cost Statement

- (ii). The total traffic handled at the port during the year 2011-12 is 39 million tonnes. Though, iron ore is a major commodity handled at the port, considering the restrictions imposed by State Government on its mining, marginal increase in traffic for the years 2012-13 to 2015-16 is expected. The actual/estimated traffic for the years 2010-11 to 2015-16 is tabulated below:

Year	Estimates/ Actuals	Traffic (in million tonnes)
2010-11	Actuals	50.02
2011-12	Actuals	39.00
2012-13	Estimates	40.33
2013-14	Estimates	43.22
2014-15	Estimates	46.09
2015-16	Estimates	47.80

- (iii). In the rate revision exercise, the operating income has been projected on the basis of expected traffic to be handled by M/s.South West Port Limited (SWPL) and M/s.Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTL).
- (iv). The operating costs except depreciation for the years under projection (2013-14 to 2015-16) are escalated at an average of 6%. The depreciation has been projected considering the assets to be added during these years. The Finance & Miscellaneous income & expenditure are based on actuals of 2011-12 and expected trend thereof.
- (v). The fixed assets have been segregated into business assets, business related assets, social obligation assets, accordingly ROCE @ 16% and 6.35% is considered thereon. The Capital employed is equivalent to net fixed assets for respective years.

- (vi). The additions proposed to the Gross Block during the years 2012-13 to 2015-16 are ₹10578.41 lakhs, ₹11599.00 lakhs, ₹5170.00 lakhs and ₹5950.00 lakhs respectively.
- (vii). Port has decided to revamp the entire Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) which was installed in 1978/ 1979, in a phased manner at a total cost of ₹361 crores. The Plan expenditure has been projected at ₹148 crores, ₹183 crores, ₹219 crores for three years from 2013-14 to 2015-16 respectively. As internal resources are not sufficient to fund the capital scheme, the Port has to borrow loan to meet the requirement.
- (viii). An exchange rate of ₹52/- per US dollar has been considered in computation of vessel related charges.
- (ix). The estimated financial / cost implications as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the MOPT are summarised below indicating the hike proposed:

Sl. No.	Activities/ sub-activities	Surplus/deficit 2012-13		Surplus/deficit 2013-14		Surplus/deficit 2014-15		Surplus/deficit 2015-16		Total surplus/deficit for 2013-14 to 2015-16		Average %	Tariff revision proposed
		(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income		
1.	Port as a whole	-8100.73	-23.77%	-10547.73	-29.81%	-11476.46	-30.32%	-12637.72	-32.33%	-34681.91	-30.82%		
2	Cargo/ container handling activity	-5174.99	-0.29%	-6753.19	-0.37%	-7964.52	-0.43%	-9758.26	-0.51%	-24478.00	-0.44%		
	(i) Ore handling activity	-6129.26	-52.75%	-7304.93	-63.26%	-8496.57	-71.18%	-10671.15	-82.44%	-35832.85	-72.26%		40% hike
	(a). MOHP	-9281.53	-109.81%	-10348.59	-121.71%	-11599.14	-132.46%	-13295.12	-149.87%	-36233.85	-134.95%		
	(b). Ore at stream	3152.25	100%	3043.66	100%	3132.57	100%	3224.97	100%	9401.20	100%		
	(c) General cargo	-826.48	-80.99%	-1320.35	-93.71%	-1401.30	-96.83%	-1428.39	-96.40%	-4150.94	-96%		40% hike
	(d). Warehousing	-81.99	-48.60%	-76.76	-45.39%	-70.60	-41.85%	-68.51	-40.32%	-215.87	-42%		40% hike
	(e). POL	236.51	27.33%	261.73	30.32%	291.26	31.67%	312.61	33.82%	1099.12	30%		No hike
	(f). CHLD	1626.34	39.70%	1887.11	39.78%	1672.68	39.06%	1496.94	35.65%	6982.71	35%		No hike
3.	Vessel related activity	-4416.60	-0.41%	-5387.94	-0.48%	-5961.09	-0.51%	-6148.14	-0.51%	-17483.77	-0.5%		
	(i) Berthing & Mooring	730.20	15.27%	62.61	1.28%	115.04	2.26%	156.44	3.05%	334.29	2%		No hike
	(ii) Pilotage & Towing	-2696.63	-72.21%	-3242.33	-75.60%	-3728.15	-82.12%	-3924.20	-83.58%	-10684.68	-80%		50% hike
	(iii) Port Services	-1859.63	-106.07%	-1796.42	-95.86%	-1918.01	-96.45%	-1927.78	-93.66%	-5944.19	-95%		
	(iv). Water supply	-366.33	-301.03%	-499.99	-317.82%	-429.99	-333.32%	-450.63	-349.32%	-1290.61	-388%		
4.	Railway	2144.97	51.62%	2203.66	44.82%	3076.62	52.25%	3833.68	56.06%	9213.86	52%		
5	Estate	464.22	-57.83%	-610.17	-49.24%	-627.47	-49.29%	-666.98	-51.22%	-1904.62	-50%		40% hike

- (x). The quantum of revision of rates required as per the deficit position reflected in the cost statement and the revision proposed as given under:

Sl. No.	Activities/Sub-activities	Required %	Proposed %
(i).	Ore handling (MOHP/ Stream)	72	40
(ii).	General Cargo	96	40
(iii).	Warehousing	42	40
(iv).	Pilotage & Towage	80	50
(v).	Port Services	95	50
(vi).	Water supply	333	50

- (xi). The sub-activities viz. POL and Cargo Handling Labour activity are self-supporting and are in surplus and hence no revision is proposed.

The principal activity Port & Dock charges for Shipping is in deficit by 50%. The cross-subsidisation is allowed within the sub-activities and taking into consideration the anticipated appreciation in rupee value and also what the trade can bear, an upward revision of 50% on existing rates is proposed in pilotage and towage, port services and water supply. No revision is proposed in berthing activity as it is in surplus.

- (xii). The activity of Estate Rentals is in deficit to the extent of (-) 50% and MOPT has proposed 40% hike in the estate rates. The rates already proposed for revision of Estate Rentals are considered in estimating the projected income.
- (xiii). The revision of Railway rates is not in jurisdiction of TAMP. No upward revision is proposed in the existing rate as this principal activity is self-sufficient.
- (xiv). TAMP has approved special rate of 7% for pension levy in the last proposal. The actuarial valuation of Pension liability for the employees and pensioners including family pensioner has been worked out to ₹680 crores by LIC as on 31.03.2012. The balance of Pension Trust Fund was ₹366 crores as on 31.03.2012. Therefore 7% pension levy is not sufficient to bridge the gap of pension liability.

Further, the wage structure of Port employees (Class III & IV) is due for revision with effect from January 2012. The pension liability will increase further on implementing the wage revision. Therefore, 12% special rate is proposed for pension levy.

- (xv). As per report from LIC, the total liability towards gratuity was ₹89 crores as against the fund balance of ₹52 crores as on 31.03.2012. This is not sufficient to meet the annual gratuity payment from the annual return on the investments. Therefore, it is proposed to contribute ₹10 crores towards this fund during the years under projection.
- (xvi). The net deficit of ₹76 crores for the period of 3 years from 2006-07 to 2008-09 and ₹186 crores for 4 years for the period from 2009-10 to 2012-13 may be considered in deciding the upward revision of tariff.
- (xvii). The MOPT has recently constructed Berth no. 4, Break water Mole and Break Water Berth particularly to handle non-cargo vessels at a total cost of ₹101 crores. Accordingly, berth hire charges has been proposed at \$0.0607 per GRT per hour for foreign going vessels and ₹1.88 per GRT per hour for coastal vessels, irrespective of size of the vessel, in the Scale of Rates.
- (xviii). The MOPT is witnessing import of project cargo/ machinery. Since no advalorem rates are prescribed in the existing Scale of rates, the port is levying wharfage charges at ₹30/- per tonne prescribed for 'goods not otherwise specified elsewhere'. Hence, advalorem rates are proposed in the Scale of Rates at Section G of Part – II.
- (xix). Pleasure yachts, small boats and other crafts are imported and parked in the port water areas for a long time for completion of custom formalities. It creates problem for operation of cargo/ non-cargo vessels. Since no provision is available in the existing Scale of rates, wharfage and congestion charges are proposed in the Scale of rates on pleasure yachts, small boats and other crafts arriving as cargo at advalorem rates.
- (xx). During fair season, it is seen that some of the facilities at the MOPT are under utilised as some exporters shift their operations to other neighboring ports on the ground that the overall cost is not comparable at MOPT. However, whenever they experience unfavourable working conditions due to deterioration of weather and other lack of facilities, these exporters shift their operations to MOPT. This causes disadvantage/ Inconvenience to the regular users operating at MOPT. In order to

distinguish between regular users and new exporters, it has been agreed with the relevant stakeholders to collect a rate of ₹50/- per tonne towards monsoon levy from 1st June to 30th September. Accordingly, monsoon levy has been proposed in the Scale of Rates.

- (xxi). At present, anchorage charges are collected from vessels operating at anchorage for working and non-working hours. Compiling and capturing the workings hours and idle hours is found to be cumbersome and voluminous and there are delays finalization of bills for the vessels. Therefore, it is proposed to charge anchorage charges uniformly irrespective of idling or working of vessels, in the Scale of Rates. The idle anchorage charge has been proposed for deletion.
- (xxii). Cargo at Berth no. 10 and 11 is at present handled by using ship gears, due to which the throughput at these berths is comparatively low. It has, therefore, been decided to procure 100 MT Harbour Mobile Crane (HMC) at Berth no. 10 and 11 to handle export/ import cargo. The hire charges for handling dry bulk, break bulk and other cargo with the help of HMC has been worked out at ₹48.58 per tonne, ₹101.20 per tonne and ₹161.93 per tonne respectively considering the norms as per the 2008 guidelines.
- (xxiii). The MOPT has also proposed to amend its Scale of Rates and Statement of conditionalities to meet the operational requirements and also to reflect the proposed changes as explained in the preceding paragraphs.

3.2. The MOPT, subsequently under cover of its letter dated 27 July 2012 furnished a copy of its Board Agenda, proceedings of the Meeting and the Board Resolution of the meeting held on 11 July 2012 approving the MOPT proposal.

3.3. While forwarding the above said documents, the MOPT has also forwarded the observations on the proposal of the port made by one of the Trustees for perusal of the Authority. The proceedings of the Board Meeting state that the Authority may take a decision on the points raised by the Trustee. At the joint hearing held on 12 October 2012, the MOPT was requested to furnish its reply to the issues raised by Trustee. The MOPT vide its letter dated 2 November 2012 has furnished its reply. A summary of the points raised by the Trustee and corresponding reply furnished by MOPT are tabulated below:

Sl. No.	Points raised by the Trustee	Reply furnished by MOPT
(i).	Total income and expenditure figures need to be reconciled with the balance sheet figures / budgeted estimates as they do not match.	In accordance with Clause 2.8.3 of revised tariff Guidelines of 2005 issued by the Tariff Authority for Major Ports (TAMP), the revenue share / royalty receivable by the land lord Port Trust should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernizations of Port infrastructure facilities. During the year 2011-12, Port has received ₹14.02 crores as royalty from Private Terminal Operator viz. M/s SWPL. This amount is not forming part of operating income as per tariff guidelines. Interest earned on General fund investments and depreciation on assets identified under Escrow Account are not included in the proposal of revision of tariff. (Papers attached).
(ii)	Although the agenda item mentions that operating income has been projected based on the expected traffic including traffic to be handled by M/s. South West Port Ltd. (SWPL) and M/s. Adani	As stated above royalty / revenue share from M/s. SWPL and M/s. AMPTPL is excluded from operating income in the proposal for revision of Scale of Rates.

	<p>Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL), the income from revenue share to the port from these facilities under PPP agreement does not appear to have been included.</p>	
(iii).	<p>Traffic projections with break-up by the mode of loading have not been provided for the relevant period.</p> <p>It may be noted that on refurbishing the MOHP, the handling volume and therefore the revenue is expected to increase or else there would be under-utilisation of its capacity which would lower the ROCE allowed.</p> <p>Further, the increase in traffic due to vessels expected to call at the AMPTPL berth does not seem to have been projected.</p>	<p>The breakup of traffic projections under different modes of handling including private operators is furnished.</p> <p>As regard handling operations at MOHP, it is submitted that the technical Consultant has advised to operate plant at rated capacity of 70% of the installed capacity and hence, even after refurbishing of the MOHP, the plant may not achieve its 100% installed capacity. The traffic estimates and revenue generation thereon is projected considering the present trend and expected growth in the traffic.</p> <p>The vessel related income on the vessels expected to handle at the AMPTPL berth is accounted under vessel related charges.</p>
(iv).	<p>The list of additions to capital invested along with its classification, as also calculation of capital employed and the return thereon needs to be provided.</p>	<p>Year wise additions to Capital assets including capital employed, sub-activity wise, is furnished.</p>
(v).	<p>Cost statement in Form 5A(iii) for the activities of Ore Handling Other than MOHP, POL, CHLD, B&M, Estate and Railway have not been provided</p> <p>Further, the facilities of SWPL and AMPTPL operated on PPP basis also need to be shown in Form 5A (iii) with a proportionate share of Management and General Overheads to be apportioned to these facilities which enjoy the benefits from the port such as roads, security, compound walls, etc.</p> <p>Revenue from facilities such as the new berth at the break-water in which the port has invested capital is also to be considered in the income and Form 5A(iii) to be prepared for the same.</p>	<p>As desired, the cost statements in form 5A (iii) for activities of Ore Handling other than MOHP, POL, CHLD, Berthing & Mooring, Estate and Railway is furnished. The cost statements of these principal activities / sub-activities were not furnished along with the Board Agenda as no revision was proposed under these activities. The royalty / revenue share is applicable to the BOOT / PPP Operators as per the concession agreement. As such, suggestions made by the Hon'ble Trustee to allocate Management and General Overheads appears to be not appropriate.</p> <p>The expected revenue generation from newly created facilities "Break Water Berth" is considered in the proposal. However, there would be incremental revenue as Cruise vessels which are accommodated at Berth No. 10 & 11 will be shifted to Break Water Berth.</p>
(vi).	<p>Under "Operating Expenses" the head "Others" forms a major head of around 20% of the operating expenses. The nature of the same cannot be understood without further clarification, for which relevant details of the expense head need to be furnished. It would be advisable to segregate major items included under this head into a separate head.</p>	<p>The break-up of operating expenditure under the head of "others" for years from 2012-13 to 2015-16 is furnished.</p>

(vii).	Similarly, Management and General Overheads form a large item of expenditure and needs to be split into sub-heads in order to understand and project its future trend of escalation.	It may please be noted that the costs which is not specific to the particular Principal Activity / Sub-activity and common to all activities are grouped under Management and General Overheads (M&G). The specific cost to the principal sub-activity is already allocated under respective heads. However, break-up of M&G is furnished.
(viii).	The Port has mentioned that some changes have been made in the proposed Scale of Rates with regard to operational aspects. The changes may please be listed out separately for perusal as the same cannot be otherwise easily identified. The reason for the same may also be mentioned.	The proposed additions / deletions to existing Scale of Rates alongwith reasons is furnished.
(ix).	While on the point, it may be mentioned that the proposed monsoon levy of ₹50/- per tonne for non-regular users/new exporters may not be incorporated into the scale of rates especially as demand for monsoon loading is currently low. Such levies by the port only complicate the scale of rates. They rankle and may even discourage potential customers thus being counter-productive to the earning of the port. As the mandate of the port is to facilitate trade, such a levy which increase the cost of business and discriminated between users by charging abnormally high rates is not advisable. (Further, the term "non-regular users/new exporters" has not even been defined).	As regards proposing of incorporation of monsoon levy in the Scale of Rates, it is submitted that Port had constructed Mooring Dolphins considering long awaited demand of the Trade. However, we have experienced that Mooring Dolphins remain idle during fair season, as Trade has diverted its cargo to Panaji Port and rushes to our Port only during monsoon for safety reasons. As such, our regular users are deprived for the facility to handle their cargo at our Port during monsoon. Therefore, monsoon levy is proposed during the period from 1 st June to 30 th September on non-regular users / new exporters.
(x).	With regard to the Port's proposal to increase the Pension Levy to 12%, it may be noted that since the time Pension Levy at the rate of 7% on port charges was allowed by TAMP, the corpus of the Pension fund has accumulated to ₹366 crores as of 31.03.2012 against the liability of the port of ₹680 crores (as mentioned in the agenda note). Since TAMP has earlier ruled that the pension liability is a long-term liability which need not be covered in a short time, the growth in the fund by way of interest on the accumulated balance and contribution from collection of Pension Levy at 7% in future years should suffice to cover the liability over time. The port can provide a detailed working for the same to cover the liability over a long period of say 10-15 years.	With reference to proposed increase in Pension Levy to 12%, it is stated that the shortfall of Pension Fund is ₹315.31 crores as on 31/03/2012. The liability increases every year on account of increase in salary & VDA. Further, with the revision of wages of Class III & IV employees, which is due from 01/01/2012, the gap will widen further. It is not feasible to quantify the Pension liability for the next 10 to 15 years, as wage structure of the Port employees varies every five years and the contribution towards this fund is based on the net surplus available. The annual outflow on account of Pension / Commuted Pension for the year 2011-12 was ₹49.43 crores. The interest earned on accumulated fund balance of ₹366 crores as on 31/03/2012 is not sufficient to meet the ever increasing pension liability. Therefore, Pension Levy is proposed to be revised to 12% as against 7%, in order to build the corpus of Pension Fund.
(xi).	In the case of the Gratuity fund too, the port needs to justify any contribution with detailed working in order to cover the	Similarly, a shortfall of Gratuity Fund is ₹37.67 crores as on 31/03/2012. The liability increases as salary & VDA

	liability over a period of say 10-15 years.	increases. This is likely to further increase due to wage revision. The interest generated on the investments of the fund is not sufficient for the settlement of Gratuity claims. To cope up with the short fall, Port is paying gratuity by withdrawing from the fund.
(xii).	Port of late contributes an annual amount of ₹26-27 crore towards Pension Trust Fund which is reflected in the FME. This amount is to be treated as paid out of the surplus generated by the port and should be reduced from the net FME while calculating the deficit and tariff hike required to offset the same.	The clarifications on Para 12 is furnished at Para 10 above.

4.1. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 29 June 2012 received from the MOPT was circulated to the concerned users / user organisations for seeking their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its remarks on comments of the users / user organisations.

4.2. The Indian National Shipowners' Association and Goa Minerals Ore Exporters Association have furnished further comments vide their letter dated 22 November 2012 and 28 November 2012 on the points made by MOPT. They have mostly reiterated their earlier submissions.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 18 September 2012 to furnish the information / clarifications on some points. The MOPT has subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 14 November 2012 furnished its reply on queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the MOPT is brought out in the subsequent part of the Order.

6.1. A joint hearing in this case was held on 12 October 2012 at the MOPT premises. The MOPT made a powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, the GMOEA made a brief powerpoint presentation on its views on the proposal of the MOPT.

7.1. As decided at the joint hearing, the MOPT was requested to take action / furnish additional information / clarification on following points, which were communicated to MOPT vide our letter dated 17 October 2012:

- (i). Furnish MOPT's revised proposal based on the actuals for the first six months of the financial year 2012-13 within a period of three weeks. Simultaneously, forward a copy of its revised proposal to the user organisations, so as to enable them to furnish their comments on the revised proposal. The users were also advised to furnish their comments to TAMP and MOPT simultaneously, within two weeks. Thereafter, MOPT to respond to the comments of the users within two weeks.
- (ii). MOPT has envisaged capital and maintenance dredging, commissioning of two more mooring dolphins, revamping of berth No. 9 and commissioning of one 100 Tonne HMC during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16. It appears that Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL) may also commission the PPP Berth in the next tariff cycle of MOPT on account of which there may be additional vessel traffic at PPP berth. It appears that the MOPT has built a new berth at break-water for use by Cruise vessels and other vessels. It also appears that MOPT may handle non-cargo vessels at Berth No. 4 and Break Water mole.

Therefore, the MOPT may review its traffic and income estimates while revising its proposal in view of its development plans.

- (iii). With reference to the written comments received from Mormugao Ships' Agents' Association (MSAA) on the proposal of MOPT at the joint hearing (forwarded to MOPT), the port was requested to furnish its comments, if any, on the written comments made by Mormugao Ships' Agents' Association.
- (iv). To furnish its specific reply on the comments of GMOEA & INSA in a focused manner. Simultaneously, a copy of MOPT's response to the GMOEA's comments may be forwarded to GMOEA, to enable them put forth their views.
- (v). To furnish its response to the queries raised by us under cover of our letter of even number dated 18 September 2012 within a couple of days, as agreed by it during the joint hearing.
- (vi). To furnish its reply to the issues raised by one of the Trustees.

7.2. Since, no reply has been received from MOPT, a reminder was issued vide our letter dated 8 November 2012.

8. With reference to the written submissions filed by MSAA at the joint hearing a copy of which was forwarded to MOPT to furnish its comments, the MOPT vide its letter dated 7 November 2012 has furnished its reply.

9. As decided at the joint hearing, the MOPT was requested to furnish its response to the queries raised by us vide our letter dated 18 September 2012. After reminders, the MOPT has furnished its response vide its letter dated 14 November 2012. Subsequently, the MOPT has furnished further additional information/ clarifications vide its e-mail dated 15 May 2013, fax dated 16 May 2013, e-mails dated 20 May 2013, fax dated 23 May 2013, e-mails dated 31 May 2013, e-mail dated 5 June 2013 and fax dated 7 June 2013. The summary of the queries raised by us and reply furnished by the port through various communications are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of MOPT
(A).	General	
(i).	In the Form no. 1 at Sl no.3, the MOPT has stated that its pricing strategy is cost based. The MOPT to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.	The MOPT has both Market based and Cost based strategy. The MOPT has furnished revised Form no.1.
(ii).	As required under Sl.No.4 of Form -1, the MOPT to furnish a comparative position between the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates separately with reasons for change and the proposed changes may be justified.	The MOPT has furnished the copies of existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates.
(iii).	In the covering letter dated 29 June 2012, the MOPT has sought an increase of 50% for the vessel related activities. However, in the statement furnished by MOPT to show the change in the average cost for typical port users as required at Sl. No. 5 of Form – 1, the percentage increase in the bill value of the vessel related charges to the user is shown to be around 40%. In this regard, the MOPT to explain the reasons for the said difference.	The MOPT has sought an increase of 50% for the vessel related activities. The necessary changes have been made in revised Form No. 1 at Sl. No. 5 to reflect an increase of 50% for the vessel related activities.
(iv).	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. In this regard, the	The current performance upto Oct. 2012 and targeted objectives for 2012-13 are as follows:

	MOPT is requested to furnish the details about the current performance and targeted objectives for productivity enhancement measures as required under Sl. No. 6 of its Form – 1. Such benchmark in the level of productivity be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	<table><tr><th>Traffic handled Upto September, 2012</th><th>Target 2012-13</th></tr><tr><td>12.66 million tonnes</td><td>44.00 million tonnes</td></tr></table> <p>However, in view of present situation of iron ore mining in Goa target has to be revised.</p>	Traffic handled Upto September, 2012	Target 2012-13	12.66 million tonnes	44.00 million tonnes
Traffic handled Upto September, 2012	Target 2012-13					
12.66 million tonnes	44.00 million tonnes					
(v).	Furnish a copy of the approval of the Board of Trustees of the MOPT for the said proposal.	The approval of the Board of Trustees of the MOPT for the proposal was furnished vide letter of even No. 48 dated 27/07/2012. It has again furnished a copy of the same.				
(B).	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u>					
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by MOPT, the MOPT to clarify/ furnish the following:					
(i).	In the Form – 7, the MOPT has compared the estimates of the years 2009-10 to 2011-12 with the actuals for the respective period. As mentioned at paragraph no. 14(ii) of the Order of May 2010, the MOPT has correctly included the actuals for the year 2009-10 for comparison with the estimates of the corresponding period. Nevertheless, it may be recalled that the tariff had been fixed for the years 2010-11 to 2012-13 by relying upon the estimates for the said years. Therefore, it is necessary to compare the estimates relied upon in the Order of May 2010 for the year 2012-13 also with the actuals/ estimates for the said period. In view of the above, MOPT to revise the Form - 7 by including the comparison for the year 2012-13 also. In this regard, the MOPT to also furnish the following:	The MOPT has furnished the revised Form – 7 including the actual for the period from April, 2012 to September, 2012.				
	(a). Actuals for the period from April 2012 to August 2012.					
	(b). Revised Estimates for the year 2012-13.					
	(c). Budget Estimates for the years 2013-14 and 2014-15.					
(ii).	As mentioned at Paragraph no. 14(xvi)(c) of the Order of May 2010, the MOPT was advised to maintain a separate account of the pension fund and furnish the audited details of fund for scrutiny at the time of next review. In this regard, except for stating in its proposal that the actuarial valuation of Pension liability for the	(a). The Balance Sheet and Receipt & Payment Account of Pension Trust Fund are forming part of Annual Accounts of the Port. These are being audited by C&AG every year. The copies of Annual Accounts are also forwarded to the TAMP every year. The relevant extract of the audit observations as regards short contributions to the Pension				

	employees and pensioners including family pensioner has been worked out to ₹680 crores by LIC as on 31.03.2012 and that the balance of Pension Trust Fund was ₹366 crores as on 31.03.2012, the MOPT has not furnished the audited details of the pension fund. The MOPT to furnish the audited account of the pension fund for the years 2009-10 to 2011-12.	Trust Fund on the Annual Accounts for 2011-12 is furnished. (b). The port has subsequently vide email dated 20 May 2013 requested to consider the updated actuarial valuation of the Pension Fund liability and the Pension fund Balance assessed as on 31 March 2013 as given below: <table><tr><td colspan="2">₹ in crores</td></tr><tr><td>Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2013</td><td>996.26</td></tr><tr><td>Balance assessed in the Pension fund as on 31 March 2013</td><td>414.00</td></tr><tr><td>Short fall in the Pension Fund</td><td>582.26</td></tr></table> The port has furnished a copy of the actuarial Report of the LIC as on 31 March 2013 in this regard.	₹ in crores		Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2013	996.26	Balance assessed in the Pension fund as on 31 March 2013	414.00	Short fall in the Pension Fund	582.26
₹ in crores										
Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2013	996.26									
Balance assessed in the Pension fund as on 31 March 2013	414.00									
Short fall in the Pension Fund	582.26									
(iii).	Furnish a statement reconciling the surplus/ deficit shown in the Annual Accounts for the year 2009-10 with the surplus/ deficit reflected in the Cost statement for the corresponding period.	A statement reconciling the surplus/deficit for the year 2009-10 with the surplus/deficit in the cost statement was submitted alongwith the proposal which is again furnished.								
(iv).	The reason for a reduction of actual major item of cargo traffic to the tune of around 22% during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11 to be explained, in the context of the MOU for the year 2011-12 targets an increase in traffic to the tune of 5% over the actuals for the year 2010-11.	MOPT is Mono-Commodity Port. The traffic of iron ore consists of 80% of the total traffic handled at this Port. The State Govt. had restricted extraction / transportation of iron ore during the year 2011-12, as "Shah Commission" was investigating the cases of illegal iron ore mining operations in Goa. The iron ore traffic reduced to 29 MMT during 2011-12 from 40 MMT in 2010-11.								
(v).	There is difference between all the actual figures for the years 2010-11 and 2011-12 as given in the Form – 3A and that given in the Form – 7. The MOPT to revise the relevant Forms, wherever necessary, to ensure reflection of same figures in both the Forms.	Form – 7 is revised incorporating the actual figures for the year 2010-11 as given in the Form – 3A. The actual figures for the year 2011-12 match with the figures given in Form – 3A.								
(vi).	This Authority in its Order of May 2010 had granted an increase of 30% in the Ore handling activity, 30% in the vessel related activity and 30% increase in the ground rent and storage charges for explosives in the then existing Scale of rates of MOPT with effect from 9 July 2010. The MOPT is, therefore, to increase the estimated income shown in Form -7 at the then existing level of tariff for the period 9 July 2010 to 31 March 2013, to give effect to the increase granted vide tariff Order of May 2010.	The MOPT has furnished Form No.7 incorporating therein estimated income at the actual level of traffic.								
(vii).	As can be seen from the cost statements furnished by MOPT for the years 2009-10 to 2011-12, no royalty receipt has been considered as part of the operating income. That means, the entire amount	The MOPT has furnished the revised Form – 9 wherein it has considered entire revenue share receipts are transferred to the Escrow Account.								

	<p>should have been transferred to the Escrow Account. However, from the details furnished by the MOPT in the Form – 9, it is seen that the MOPT has transferred only 50% of the income received from the BOT operators during the year 2010-11 and 2011-12 to the Escrow account. It is relevant to mention here that as seen from the details of Escrow account as reflected in para 14(xii) of the Order of May 2010, the entire amount of royalty receivable by the MOPT has been estimated to be transferred to the Escrow account. The MOPT is, therefore, to revise Form – 9 by considering the entire royalty / revenue share receipt for all the years under consideration. Further, the MOPT to furnish the details in Form – 9 for the year 2009-10 also, by linking the opening balance for the year 2009-10 from the details of Escrow account as reflected in para 14(xii) of the Order of May 2010.</p>	
(viii).	<p>Furnish the workings on the interest earned on the investment from Escrow account shown in Form – 9.</p>	<p>The actual interest received on the investments from 2009-10 to 2011-12 are accounted to Escrow Account. The interest for the subsequent years is estimated @ 8% on investments available pertaining to this account.</p>
(ix).	<p>As reflected in the Escrow account drawn at para 14(xii) of the Order of May 2010, the MOPT had estimated utilisation of amount in the Escrow account to the tune of ₹977.66 lakhs, ₹800 lakhs and ₹4200 lakhs during the years 2009-10 to 2011-12 towards creation of infrastructure. However, from the details now furnished by MOPT shows that the MOPT has spent an amount of only ₹1509 lakhs during the year 2010-11 and no amount was utilised for the year 2011-12. The reason for not making investments from the Escrow account in tune with the Order of May 2010 to be furnished.</p>	<p>The Port is funding scheme through general reserve and once a particular scheme is completed, then to that extent an amount is withdrawn from Escrow Fund and general reserve is adjusted. In 2011-12, not a single scheme was completed and therefore, amount was not withdrawn from Escrow Fund.</p>
(x).	<p>In its cost statement, MOPT has considered an amount of ₹9432.04 lakhs and ₹9690.54 lakhs as Income from the Vessel related charges for the years 2010-11 and 2011-12. However, the Income from the Port & Dock facility as furnished in the Annual Accounts of the respective years less income from special rate works out to ₹9447.03 lakhs and ₹9711.06 lakhs. The difference in the amount shown in the Cost statement and Annual Accounts to be reconciled and a reconciliation statement to be furnished.</p>	<p>Reconciliation statement of vessel related charges is furnished.</p>
(xi).	<p>The activity wise operating cost given in the Cost statement by the MOPT for the years 2009-10 to 2011-12 does not match</p>	<p>Reconciliation statement of activity-wise operating cost is furnished.</p>

	with the activity wise expenditure less depreciation in the Annual Accounts. The MOPT to reconcile the difference in the amount shown in the Cost statement and Annual Accounts and the reconciliation statement to be furnished.																	
(xii).	In its Cost statement, MOPT has considered an amount of ₹6274.46 lakhs, ₹6047.53 lakhs and ₹6336.69 lakhs as Management & General Overheads for the years 2009-10 to 2011-12. However, Management & General Overheads as furnished in the Annual Accounts of the respective years less depreciation works out to ₹5943.84 lakhs, ₹5428.90 lakhs and ₹5687.42 lakhs. The difference in the amount of Management & General Overheads shown in the Cost statement and Annual Accounts to be reconciled and the reconciliation statement be furnished.	Reconciliation statement of Management and General Overheads is furnished.																
(xiii).	From the Reconciliation Statement furnished by MOPT, it is seen that the MOPT in its Cost Statement has excluded the depreciation relating to the assets funded from the Escrow account. The MOPT is requested to furnish the workings for the amount so excluded. The reasons for excluding the depreciation on assets funded from Escrow account to be explained.	In terms of para No.2.8.3 of revised tariff guidelines of 2005, the investments made out of the Escrow Account will not qualify for ROCE when the assets are funded by the Escrow Account, therefore net value of fixed assets and depreciations is excluded from rates revision exercise.																
(xiv).	Furnish a Statement reconciling the difference between the Finance & Miscellaneous Expenditure as reflected in the Cost Statement and that reflected in the Annual Accounts for the year 2009-10.	<p>The reconciliation statement of the Finance & Miscellaneous Expenditure indicating the difference between Cost Statement and Annual Accounts for the year 2009-10 is given below:</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="2">₹ in lakh</th> </tr> <tr> <td>Amount as per Cost Statement</td> <td>6,965.56</td> </tr> <tr> <td>Add: Contribution to Pension Trust Fund –</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Received from Pension Levy</td> <td>1,763.66</td> </tr> <tr> <td>Board's Contribution to CPF</td> <td>9.48</td> </tr> <tr> <td>Contribution to Port Employees Welfare Fund</td> <td>7.70</td> </tr> <tr> <td>Board Contribution - PFRDA - Tier I</td> <td>32.38</td> </tr> <tr> <td>Amount as per Annual Account</td> <td>8778.79</td> </tr> </table> <p>Income received from Pension Levy is excluded from the purview of tariff computation. Employee related expenditures are accounted under respective activities and residual administration expenses are apportioned on the basis of principal / sub-activities as Management and General Overheads.</p>	₹ in lakh		Amount as per Cost Statement	6,965.56	Add: Contribution to Pension Trust Fund –		Received from Pension Levy	1,763.66	Board's Contribution to CPF	9.48	Contribution to Port Employees Welfare Fund	7.70	Board Contribution - PFRDA - Tier I	32.38	Amount as per Annual Account	8778.79
₹ in lakh																		
Amount as per Cost Statement	6,965.56																	
Add: Contribution to Pension Trust Fund –																		
Received from Pension Levy	1,763.66																	
Board's Contribution to CPF	9.48																	
Contribution to Port Employees Welfare Fund	7.70																	
Board Contribution - PFRDA - Tier I	32.38																	
Amount as per Annual Account	8778.79																	

(C).	Financial/Cost Statement :																					
(1)	Capacity: Furnish workings for the designed capacity of the port for the years 2012-13 to 2015-16 shown in Form - 2A. The MOPT is also requested to assess and furnish alongwith workings, the capacity of the major facilities separately for the years 2012-13 to 2015-16 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.	<p>The details of the designed capacity of the Port for the years 2012-13 to 2015-16 was submitted alongwith the proposal. However, the MOPT has again furnished its copy and has also furnished the details of capacity utilization of the major facilities for the years 2012-13 to 2015-16 which is tabulated below:</p> <table><tr><td></td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>Traffic MT</td><td>403.30</td><td>432.20</td><td>460.90</td><td>478.00</td></tr><tr><td>Designed Capacity</td><td>419</td><td>458.10</td><td>507.90</td><td>507.80</td></tr><tr><td>Capacity Utilisation</td><td>96%</td><td>94%</td><td>91%</td><td>94%</td></tr></table>		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Traffic MT	403.30	432.20	460.90	478.00	Designed Capacity	419	458.10	507.90	507.80	Capacity Utilisation	96%	94%	91%	94%
	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																		
Traffic MT	403.30	432.20	460.90	478.00																		
Designed Capacity	419	458.10	507.90	507.80																		
Capacity Utilisation	96%	94%	91%	94%																		
(2)	Traffic :																					
	With reference to estimation of traffic, the following may be clarified:-																					
(i).	Clause 2.5.1. of revised tariff guidelines stipulate that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current / expected growth. The MOPT to, therefore, furnish commodity-wise projections made in the MOU for the year 2012-13. Traffic projections contained in the Business Plan of the Port to be furnished. The basis of estimation of traffic for the years 2012-13 to 2015-16 to be explained.	The commodity-wise projections made in the MOU for the year 2012-13 and traffic projections contained in the Business Plan of the Port are furnished.																				
(ii).	The MOPT to furnish actual cargo and container traffic handled by it during the first five months of the financial year 2012-13.	The statements of actual cargo and container traffic handled upto October, 2012 are furnished.																				
(iii).	The reason for projecting an increase in overall cargo traffic to the tune of only around 3% during the year 2012-13 over the actuals for the year 2011-12 to be justified.	As "Shah Commission" was investigating the case of illegal mining in the state, the operators of floating crafts & transhippers were reluctant to indicate traffic expected to be handled for next three years during formulation of the General rate revision. Due to uncertain situation of iron ore traffic, only 3% increase on previous year was estimated. It is pertinent to note that under the present mining environment in the State; traffic for the year 2012-13 will decrease by 30% to 35% of the previous year.																				
(iv).	Though the MOPT has projected an increase of around 7% in the overall cargo traffic for the years 2013-14 and 2014-15 over the respective previous years, it has projected an increase in traffic of only around 3.7% for the year 2015-16 as compared to the year 2014-15. The MOPT to explain the reasons for reducing the growth percentage in the year 2015-16.	The private operator M/s. AMPTPL is expected to handle their terminal at Berth No. 7 at traffic level of 3 MMT during 2015-16. The coal which was estimated at MPT berths will be diverted to Berth No. 7. Hence, the growth percentage in the year 2015-16 has been reduced.																				
(v).	The reason for estimating only a miniscule increase (3%) in traffic of containers for all the years under consideration to be explained.	Container traffic over the years has neither shown any dramatic increase nor there were indications of the same. Hence, only 3% increase is considered.																				

(vi).	List out the items handled/ proposed to be handled under the head of 'Other port specific Cargo'.	The following are the list of items handled/proposed to be handled under the head of 'Other port specific cargo': <table><tr><td>(a) Containerised Cargo</td><td>(g) Lime Stone</td></tr><tr><td>(b) Alumina</td><td>(h) Sugar</td></tr><tr><td>(c) Steel Slabs/ Plates</td><td>(i) Granite</td></tr><tr><td>(d) Hot Rolled Coils</td><td>(j) Other Miscellaneous Cargo</td></tr><tr><td>(e) Bauxite</td><td>(k) Other Liquid Cargo</td></tr><tr><td>(f) Coke</td><td>(l) New cargo</td></tr></table>	(a) Containerised Cargo	(g) Lime Stone	(b) Alumina	(h) Sugar	(c) Steel Slabs/ Plates	(i) Granite	(d) Hot Rolled Coils	(j) Other Miscellaneous Cargo	(e) Bauxite	(k) Other Liquid Cargo	(f) Coke	(l) New cargo																																																																												
(a) Containerised Cargo	(g) Lime Stone																																																																																									
(b) Alumina	(h) Sugar																																																																																									
(c) Steel Slabs/ Plates	(i) Granite																																																																																									
(d) Hot Rolled Coils	(j) Other Miscellaneous Cargo																																																																																									
(e) Bauxite	(k) Other Liquid Cargo																																																																																									
(f) Coke	(l) New cargo																																																																																									
(3).	Operating income :																																																																																									
(i).	(a). Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by this Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by MOPT. The MOPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at MOPT's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for each of the activities and sub-activities.	The MOPT has furnished the computation of income with reference to the estimated traffic at MOPT's existing Scale of Rates for each of the activities and sub-activities.																																																																																								
	(b). In the covering letter dated 29 June 2012, the MOPT has stated that operating income has been projected on the basis of expected traffic including traffic to be handled by the South West Port Limited (SWPL) and the Adani Mormugao Port Terminal Ltd. (AMPTL). The rationale behind considering the traffic of SWPL and AMPTL in the income estimation of MOPT to be explained. The MOPT to furnish Cost statement excluding the projections of the private terminal operators.	<p>The private terminals viz. M/s. SWPL and M/s. AMPTPL are handling their cargo at their terminals, but Port is providing vessel related including railway services to them. Therefore, traffic of these private players are considered in the projections. The Authority may please advise whether to exclude the income from the services provided to them. Traffic expected to be handled by them are shown in the traffic projection statements separately.</p> <p>The MOPT vide its e-mail dated 15 May 2013 has furnished the revised projections based on RE/BE and earlier estimates of 2013-14, 2014-15 and 2015-16 which is given below:</p> <table><tr><th>Traffic</th><th>Actual 2011- 12</th><th>2012- 13 RE</th><th>2013- 14 BE</th><th>2013- 14 Est.</th><th>2013- 14 Est.</th><th>2014- 15 Est.</th><th>2015- 16 Est.</th></tr><tr><td>MOPT</td><td>32480</td><td>17880</td><td>28480</td><td>33430</td><td>34320</td><td>34810</td><td>35020</td></tr><tr><td>SWPL</td><td>8611</td><td>7150</td><td>7800</td><td>8800</td><td>7200</td><td>7335</td><td>7500</td></tr><tr><td>ADANI</td><td></td><td></td><td>1000</td><td></td><td>1500</td><td>2800</td><td>3000</td></tr><tr><td>XPMP</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1000</td><td>2600</td><td></td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>39091</td><td>24930</td><td>32280</td><td>42230</td><td>43120</td><td>44545</td><td>45520</td></tr><tr><td>MOPT</td><td></td><td>88%</td><td>148%</td><td>103%</td><td>103%</td><td>101%</td><td>100.8%</td></tr><tr><td>SWPL</td><td></td><td>110%</td><td>106%</td><td>104%</td><td>104%</td><td>104%</td><td>100%</td></tr><tr><td>ADANI</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>280%</td><td>130%</td><td>130%</td></tr><tr><td>XPMP</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>50%</td><td></td></tr><tr><td>TOTAL</td><td></td><td>84%</td><td>148%</td><td>143%</td><td>107%</td><td>104%</td><td>104%</td></tr></table>	Traffic	Actual 2011- 12	2012- 13 RE	2013- 14 BE	2013- 14 Est.	2013- 14 Est.	2014- 15 Est.	2015- 16 Est.	MOPT	32480	17880	28480	33430	34320	34810	35020	SWPL	8611	7150	7800	8800	7200	7335	7500	ADANI			1000		1500	2800	3000	XPMP					1000	2600		TOTAL	39091	24930	32280	42230	43120	44545	45520	MOPT		88%	148%	103%	103%	101%	100.8%	SWPL		110%	106%	104%	104%	104%	100%	ADANI					280%	130%	130%	XPMP						50%		TOTAL		84%	148%	143%	107%	104%	104%
Traffic	Actual 2011- 12	2012- 13 RE	2013- 14 BE	2013- 14 Est.	2013- 14 Est.	2014- 15 Est.	2015- 16 Est.																																																																																			
MOPT	32480	17880	28480	33430	34320	34810	35020																																																																																			
SWPL	8611	7150	7800	8800	7200	7335	7500																																																																																			
ADANI			1000		1500	2800	3000																																																																																			
XPMP					1000	2600																																																																																				
TOTAL	39091	24930	32280	42230	43120	44545	45520																																																																																			
MOPT		88%	148%	103%	103%	101%	100.8%																																																																																			
SWPL		110%	106%	104%	104%	104%	100%																																																																																			
ADANI					280%	130%	130%																																																																																			
XPMP						50%																																																																																				
TOTAL		84%	148%	143%	107%	104%	104%																																																																																			
(ii).	Apart from the general increase in rate proposed, the MOPT has also proposed introduction of some new tariff items/ facilities. The year wise additional revenue implication arising from all these new tariff items and facilities to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings.	New tariff items introduced are in respect of services which are very rare. In the absence of regular tariff, port was finding it difficult to fix rate which was being questioned by the Trade. No projections are possible at this stage.																																																																																								
(iii).	The MOPT has not indicated the exchange rate considered by it for estimation of income, as required in Form	Exchange rate of ₹52 per USD was considered in the proposal.																																																																																								

	- 2B. The MOPT to indicate the exchange rate adopted by it in its income estimation for the years 2012-13 to 2015-16.	
(iv).	The percentage increase in cargo handling income estimated by MOPT for the years 2012-13 to 2015-16 over the respective previous years is not seen to be in line with the percentage increase in traffic for the corresponding period. While, the traffic for the years 2012-13 to 2015-16 is projected to increase by 3.41%, 7.17%, 6.64% and 3.71% respectively, the cargo handling income is seen to increase only by 0.94%, 0.84%, 2.4% and 1.6%. The MOPT to clarify the position.	Revenue increase cannot be in the same proportion as that of traffic since the rates for handling at different locations differs. It depends on the traffic mix at different locations. Rates of handling iron ore differs at Berth No.9, Mooring Dolphins and West of Breakwater. Further, total traffic also includes cargo to be handled by SWPL and AMPTPL. Their cargo constitute 25% (average) for the years under projections. No cargo handling income from private operators is accounted under cargo handling activity as far tariff guidelines as it is accounted under Escrow Account.
(v).	Explain the reason for not estimating any income from Wharfage and Handling charges of Iron Ore at Mooring Dolphin for the years 2012-13 to 2015-16.	Wharfage and handling charges for cargo handled at Mooring Dolphins has been considered in the workings.
(vi).	In the Form - 2A, the reason for reduction in Revenue share from Transhippers and Floating Cranes and reduction in income from Monsoon levy at Mooring Dolphins for the years 2012-13 to 2015 - 16 as compared to 2011-12 to be explained.	There were indications of Floating cranes and Transhippers reducing their operations due to prevailing mining scenario. Hence, reduction has been shown under revenue share.
(vii).	In the Form - 2A, the reason for estimating a reduction in the income from penal rent on open plots during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to 2011-12 to be explained.	Berth No.11 is expected to be developed on PPP basis for which area of open plot is demarcated. Since the project was expected to be awarded in 2012-13, reduction in plot rent is anticipated.
(viii).	In the Form - 2A, the reason for not anticipating any income from Entry permits during the years 2012-13 to 2015-16 when there is actual realisation of income in 2011-12 to be explained.	Income from entry permits has been considered under the Sub-head Sundry Income.
(ix).	In the Form - 2A, the reason for estimating a reduction in the income from penal rent on warehouses during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to 2011-12 may be explained.	Since Berth No.11 is expected to be given on PPP basis, virtually port is left with only one berth i.e., Berth No.10 for handling general cargo and therefore lesser general cargo is expected. Hence, lesser penal rent from warehouses is anticipated.
(x).	The reasons for downward trend in income in the following items in the year 2012-13 as compared to the year 2011-12 to be explained :- (a). Wharfage on ore - MD (b). Wharfage on ore - Non OHP (c). Untopping of vessel (d). Prime loading of vessel (e). Wharfage - ship's gear (f). Mooring dolphin	In view of overall scenario of iron ore mining in the State of Goa and downward trend since August 2011, traffic estimated is realistic.
(xi).	Explain the reason for not estimating income from wharfage and handling charges of coal for the year 2015 -16.	Coal being handled at Berth No.11, is expected to be operated at Berth No.7. High Court had ordered port to have pollution free operations which involved huge expenditure. Since it is the policy of the government to have new facilities on PPP basis, no income from coal handling is anticipated as the coal

		handling facility at Berth No.7 is expected to be commissioned by March 2014. However, the royalty / revenue share from the Private Operators is expected at a level of ₹39.19 crores for 2015-16 which is not forming part of operating income of the Port as per tariff guidelines, as this is accounted under Escrow Account.
(xii).	Explain the reasons for not estimating income from demurrage / storage / licence fee / rental of POL including crude oil for the year 2012-13 to 2015-16 when there is actual realization in the year 2011-12.	Port does not have storage facility for POL products and hence no storage, demurrage for POL products are anticipated
(xiii).	The reason for not estimating income from fork lift changes for the years 2014-15 and 2015-16, when there is actual realization in the previous year, to be explained.	Fork-lifts are old and are being disposed off. Further, there is not much demand for them by the Trade.
(4)	Operating Cost :	
(i).	MOPT has adopted different escalation factors in the estimation of operating cost. As already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 11 May 2012, an escalation factor of 6.50% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.	An escalation factor of 6% (average) is considered for the expenditure projections in the cost statements as against 6.50% communicated by the TAMP, vide its letter dated 11 th May 2012. Expenditure like power, maintenance dredging, hire of tugs are market driven and escalation of 6.5% per annum on uniform basis may not be realistic in our opinion.
(ii).	Furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of 'Operating Expenses', 'Depreciation' and 'Management & General Overheads' to the various activities and sub-activities alongwith workings.	The operational expenses are apportioned based on the direct cost of individual activity. The Depreciation is based on the life of the assets and the MOPT is following straight line method of depreciation. Depreciation is apportioned based on the value of Capital assets identified to the particular activity and are adopted as per the Companies Act for computation of depreciation. In the case of fixed assets added during the year, depreciation is computed proportionately from the date of assets put to use. The Management and General Overheads are also apportioned on direct cost of the individual activity. The MOPT has furnished the working sheet.
(iii).	Salaries and Wages:	
	(a). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. Please clarify whether the proposal of the MOPT is based on the revised manning scales. If not, MOPT to modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006.	Revised manning scale has not been adopted in this port and therefore actual/estimated salaries and wage components have been considered.
	(b). Furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by the MOPT	As stated above, the manning scale for different services has not adopted by the Port. The salaries and wages under principal

	and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2012-13 to 2015-16.	activities are furnished at Form No.8.																																																																																																																
	(c). In the Form - 3B submitted by the Port, it is shown that there is a reduction in the number of employees during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the respective previous years. The MOPT to explain the reason for this decrease in the number of employees.	There will be decrease in number of employees during the years 2012-13 to 2015-16 as the employees are retiring on superannuation and there will be no new recruitment.																																																																																																																
(iv).	Power cost: Furnish the workings to determine the power cost for each sub-activity for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The breakup of the power cost for each sub-activities for the years 2012-13 to 2015-16 is as furnished below:</p> <table><tr><th>Sr.</th><th>Name of sub-activity</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>MOHP</td><td>2536.09</td><td>2588.26</td><td>2849.56</td><td>3020.53</td><td>3201.76</td></tr><tr><td>2</td><td>Est. & Ar. Activity</td><td>4.52</td><td>4.79</td><td>5.08</td><td>5.39</td><td>5.71</td></tr><tr><td>3</td><td>Management and General overhead</td><td>51.34</td><td>54.43</td><td>57.69</td><td>61.15</td><td>64.62</td></tr><tr><td></td><td></td><td>2591.96</td><td>2747.48</td><td>2912.33</td><td>3087.07</td><td>3272.29</td></tr></table> <p>The power cost of each sub-activity are based on the cost centre allocated to each sub-activity.</p> <p>The fuel cost for each sub-activities for the years 2012-13 to 2015-16 is given below:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Name of sub-activity</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>MOHP</td><td>52.71</td><td>35.98</td><td>38.58</td><td>43.53</td><td>47.89</td></tr><tr><td>2</td><td>General Cargo</td><td>0.33</td><td>0.37</td><td>110.08</td><td>137.05</td><td>132.08</td></tr><tr><td>3</td><td>Berthing & Mooring</td><td>0.78</td><td>0.65</td><td>0.94</td><td>11.03</td><td>1.14</td></tr><tr><td>4</td><td>Storage & Towage</td><td>387.13</td><td>436.84</td><td>551.29</td><td>661.26</td><td>752.88</td></tr><tr><td>5</td><td>Port Service</td><td>5.16</td><td>5.67</td><td>6.24</td><td>6.88</td><td>7.55</td></tr><tr><td>6</td><td>Water supply</td><td>0.17</td><td>0.18</td><td>0.20</td><td>0.22</td><td>0.25</td></tr><tr><td>7</td><td>Railway Activity</td><td>90.53</td><td>99.59</td><td>109.54</td><td>120.50</td><td>132.55</td></tr><tr><td>8</td><td>Estimate Activity</td><td>0.27</td><td>0.30</td><td>0.33</td><td>0.36</td><td>0.39</td></tr><tr><td>9</td><td>Management & General overheads</td><td>22.56</td><td>24.61</td><td>27.29</td><td>30.02</td><td>33.02</td></tr><tr><td></td><td></td><td>548.63</td><td>604.69</td><td>648.49</td><td>701.84</td><td>770.87</td></tr></table> <p>The fuel cost of each sub-activity are based on the cost centre allocated to each sub-activity.</p>	Sr.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	MOHP	2536.09	2588.26	2849.56	3020.53	3201.76	2	Est. & Ar. Activity	4.52	4.79	5.08	5.39	5.71	3	Management and General overhead	51.34	54.43	57.69	61.15	64.62			2591.96	2747.48	2912.33	3087.07	3272.29	Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	MOHP	52.71	35.98	38.58	43.53	47.89	2	General Cargo	0.33	0.37	110.08	137.05	132.08	3	Berthing & Mooring	0.78	0.65	0.94	11.03	1.14	4	Storage & Towage	387.13	436.84	551.29	661.26	752.88	5	Port Service	5.16	5.67	6.24	6.88	7.55	6	Water supply	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25	7	Railway Activity	90.53	99.59	109.54	120.50	132.55	8	Estimate Activity	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39	9	Management & General overheads	22.56	24.61	27.29	30.02	33.02			548.63	604.69	648.49	701.84	770.87
Sr.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																																												
1	MOHP	2536.09	2588.26	2849.56	3020.53	3201.76																																																																																																												
2	Est. & Ar. Activity	4.52	4.79	5.08	5.39	5.71																																																																																																												
3	Management and General overhead	51.34	54.43	57.69	61.15	64.62																																																																																																												
		2591.96	2747.48	2912.33	3087.07	3272.29																																																																																																												
Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																																												
1	MOHP	52.71	35.98	38.58	43.53	47.89																																																																																																												
2	General Cargo	0.33	0.37	110.08	137.05	132.08																																																																																																												
3	Berthing & Mooring	0.78	0.65	0.94	11.03	1.14																																																																																																												
4	Storage & Towage	387.13	436.84	551.29	661.26	752.88																																																																																																												
5	Port Service	5.16	5.67	6.24	6.88	7.55																																																																																																												
6	Water supply	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25																																																																																																												
7	Railway Activity	90.53	99.59	109.54	120.50	132.55																																																																																																												
8	Estimate Activity	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39																																																																																																												
9	Management & General overheads	22.56	24.61	27.29	30.02	33.02																																																																																																												
		548.63	604.69	648.49	701.84	770.87																																																																																																												
(v).	Fuel cost: Furnish the workings to determine the fuel cost for each sub-activity for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The fuel cost for each sub-activities for the years 2012-13 to 2015-16 is given below:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Name of sub-activity</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>MOHP</td><td>52.71</td><td>35.98</td><td>38.58</td><td>43.53</td><td>47.89</td></tr><tr><td>2</td><td>General Cargo</td><td>0.33</td><td>0.37</td><td>110.08</td><td>137.05</td><td>132.08</td></tr><tr><td>3</td><td>Berthing & Mooring</td><td>0.78</td><td>0.65</td><td>0.94</td><td>11.03</td><td>1.14</td></tr><tr><td>4</td><td>Storage & Towage</td><td>387.13</td><td>436.84</td><td>551.29</td><td>661.26</td><td>752.88</td></tr><tr><td>5</td><td>Port Service</td><td>5.16</td><td>5.67</td><td>6.24</td><td>6.88</td><td>7.55</td></tr><tr><td>6</td><td>Water supply</td><td>0.17</td><td>0.18</td><td>0.20</td><td>0.22</td><td>0.25</td></tr><tr><td>7</td><td>Railway Activity</td><td>90.53</td><td>99.59</td><td>109.54</td><td>120.50</td><td>132.55</td></tr><tr><td>8</td><td>Estimate Activity</td><td>0.27</td><td>0.30</td><td>0.33</td><td>0.36</td><td>0.39</td></tr><tr><td>9</td><td>Management & General overheads</td><td>22.56</td><td>24.61</td><td>27.29</td><td>30.02</td><td>33.02</td></tr><tr><td></td><td></td><td>548.63</td><td>604.69</td><td>648.49</td><td>701.84</td><td>770.87</td></tr></table> <p>The fuel cost of each sub-activity are based on the cost centre allocated to each sub-activity.</p>	Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	MOHP	52.71	35.98	38.58	43.53	47.89	2	General Cargo	0.33	0.37	110.08	137.05	132.08	3	Berthing & Mooring	0.78	0.65	0.94	11.03	1.14	4	Storage & Towage	387.13	436.84	551.29	661.26	752.88	5	Port Service	5.16	5.67	6.24	6.88	7.55	6	Water supply	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25	7	Railway Activity	90.53	99.59	109.54	120.50	132.55	8	Estimate Activity	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39	9	Management & General overheads	22.56	24.61	27.29	30.02	33.02			548.63	604.69	648.49	701.84	770.87																																			
Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																																												
1	MOHP	52.71	35.98	38.58	43.53	47.89																																																																																																												
2	General Cargo	0.33	0.37	110.08	137.05	132.08																																																																																																												
3	Berthing & Mooring	0.78	0.65	0.94	11.03	1.14																																																																																																												
4	Storage & Towage	387.13	436.84	551.29	661.26	752.88																																																																																																												
5	Port Service	5.16	5.67	6.24	6.88	7.55																																																																																																												
6	Water supply	0.17	0.18	0.20	0.22	0.25																																																																																																												
7	Railway Activity	90.53	99.59	109.54	120.50	132.55																																																																																																												
8	Estimate Activity	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39																																																																																																												
9	Management & General overheads	22.56	24.61	27.29	30.02	33.02																																																																																																												
		548.63	604.69	648.49	701.84	770.87																																																																																																												
(vi).	Repairs and Maintenance Expenses: (a). Furnish the workings to determine the repair and maintenance expenses for each sub-activity for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The Repairs & Maintenance for each sub-activities for the years 2012-13 to 2015-16 is given below :</p> <table><tr><th>Sr.</th><th>Name of sub-activity</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>MOHP</td><td>388.30</td><td>455.12</td><td>422.70</td><td>441.07</td><td>460.26</td></tr><tr><td>2</td><td>General Cargo</td><td>45.28</td><td>47.94</td><td>50.82</td><td>53.87</td><td>57.10</td></tr><tr><td>3</td><td>POL</td><td>1.92</td><td>2.04</td><td>2.16</td><td>2.29</td><td>2.43</td></tr><tr><td>4</td><td>CHUD</td><td>15.36</td><td>16.28</td><td>17.28</td><td>18.30</td><td>19.39</td></tr><tr><td>5</td><td>Berthing & Mooring</td><td>21.25</td><td>22.38</td><td>23.60</td><td>24.87</td><td>26.21</td></tr><tr><td>6</td><td>Storage & Towage</td><td>4.35</td><td>4.52</td><td>4.70</td><td>4.89</td><td>5.09</td></tr><tr><td>7</td><td>Port Service</td><td>42.43</td><td>44.14</td><td>45.91</td><td>47.75</td><td>49.66</td></tr><tr><td>8</td><td>Water supply</td><td>30.85</td><td>32.09</td><td>33.38</td><td>34.72</td><td>36.12</td></tr><tr><td>9</td><td>Railway Activity</td><td>79.13</td><td>83.56</td><td>88.24</td><td>93.19</td><td>98.42</td></tr><tr><td></td><td>Estimate Activity</td><td>140.33</td><td>148.41</td><td>156.87</td><td>166.03</td><td>175.67</td></tr><tr><td></td><td>Management & General overheads</td><td>868.81</td><td>724.69</td><td>762.51</td><td>802.37</td><td>844.38</td></tr><tr><td></td><td></td><td>1457.96</td><td>1531.19</td><td>1606.25</td><td>1687.34</td><td>1774.69</td></tr></table> <p>The cost to individual sub-activities are based on the cost centre allocation.</p>	Sr.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	MOHP	388.30	455.12	422.70	441.07	460.26	2	General Cargo	45.28	47.94	50.82	53.87	57.10	3	POL	1.92	2.04	2.16	2.29	2.43	4	CHUD	15.36	16.28	17.28	18.30	19.39	5	Berthing & Mooring	21.25	22.38	23.60	24.87	26.21	6	Storage & Towage	4.35	4.52	4.70	4.89	5.09	7	Port Service	42.43	44.14	45.91	47.75	49.66	8	Water supply	30.85	32.09	33.38	34.72	36.12	9	Railway Activity	79.13	83.56	88.24	93.19	98.42		Estimate Activity	140.33	148.41	156.87	166.03	175.67		Management & General overheads	868.81	724.69	762.51	802.37	844.38			1457.96	1531.19	1606.25	1687.34	1774.69																					
Sr.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																																																																												
1	MOHP	388.30	455.12	422.70	441.07	460.26																																																																																																												
2	General Cargo	45.28	47.94	50.82	53.87	57.10																																																																																																												
3	POL	1.92	2.04	2.16	2.29	2.43																																																																																																												
4	CHUD	15.36	16.28	17.28	18.30	19.39																																																																																																												
5	Berthing & Mooring	21.25	22.38	23.60	24.87	26.21																																																																																																												
6	Storage & Towage	4.35	4.52	4.70	4.89	5.09																																																																																																												
7	Port Service	42.43	44.14	45.91	47.75	49.66																																																																																																												
8	Water supply	30.85	32.09	33.38	34.72	36.12																																																																																																												
9	Railway Activity	79.13	83.56	88.24	93.19	98.42																																																																																																												
	Estimate Activity	140.33	148.41	156.87	166.03	175.67																																																																																																												
	Management & General overheads	868.81	724.69	762.51	802.37	844.38																																																																																																												
		1457.96	1531.19	1606.25	1687.34	1774.69																																																																																																												

	(b). The MOPT to confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period 2009-10 to 2011-12 are not considered for the past period as well as while estimating this cost item for the years 2012-13 to 2015-16.	It is confirmed that no one time major repairs and maintenance cost are incurred during the past period 2009-10 to 2011-12.																																			
(vii).	Stores and Spares: In the Form – 3B submitted by the Port, the expenses towards Stores and Spares is shown at ₹704.74 lakhs for the year 2011-12. On comparison with the 'Notes to Profit & Loss Account' forming part of the Annual Accounts, it is seen that the consumption of stores and spare parts for the year 2011-12 is ₹855.10 lakhs. The MOPT to explain the reason for this difference and the difference may be reconciled.	The amount of ₹855.10 indicated under Notes to Profit and Loss Account in Annual Accounts of 2011-12 is as per General Ledger Codes excluding fuel (₹549.63 lakhs) and tool and equipment's (₹18.74 lakhs). The details are enclosed. While compiling cost statements ₹150.36 lakhs towards stores consumption on sub-activity of Management and General Overhead has been excluded.																																			
(viii).	Dredging Expenses: The MOPT to furnish the workings to determine the dredging cost estimates for each sub-activity under Vessel related activity for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The Dredging Expenses for each sub-activity for the years 2012-13 to 2015-16 is given below: The expenditure is allocated on the basis of quantity dredged at different locations:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Name of sub-activity</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>Berthing & Mooring</td><td>422.50</td><td>587.78</td><td>588.49</td><td>684.24</td><td>645.02</td></tr><tr><td>2</td><td>Pilotage & Towing</td><td>1028.49</td><td>1252.90</td><td>1254.42</td><td>1438.51</td><td>1480.18</td></tr><tr><td>3</td><td>Port Service</td><td>1028.49</td><td>1252.90</td><td>1254.42</td><td>1438.51</td><td>1480.18</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>2480.48</td><td>3093.58</td><td>3097.34</td><td>3561.27</td><td>3565.38</td></tr></table> <p>The rates are projected based on actual which in turn influenced by market driven prices.</p>	Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	1	Berthing & Mooring	422.50	587.78	588.49	684.24	645.02	2	Pilotage & Towing	1028.49	1252.90	1254.42	1438.51	1480.18	3	Port Service	1028.49	1252.90	1254.42	1438.51	1480.18		Total	2480.48	3093.58	3097.34	3561.27	3565.38
Sr. No.	Name of sub-activity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																															
1	Berthing & Mooring	422.50	587.78	588.49	684.24	645.02																															
2	Pilotage & Towing	1028.49	1252.90	1254.42	1438.51	1480.18																															
3	Port Service	1028.49	1252.90	1254.42	1438.51	1480.18																															
	Total	2480.48	3093.58	3097.34	3561.27	3565.38																															
(ix).	Other expenses: In each of the Cost statement pertaining to the various sub-activities, there is an item of expenditure 'Others'. The MOPT to list out the items covered under this head of expenditure. The MOPT to also furnish the workings to arrive at this cost for the years 2012-13 to 2015-16.	The MOPT has furnished the workings of the Other Expenses for each sub-activity for the years 2012-13 to 2015-16.																																			
(x).	Depreciation: Depreciation is to be computed in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2005 and a detailed working for the estimated depreciation cost for the years 2009-10 to 2012-13 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act to be furnished.	The Port has been following the straight-line method of depreciation. Depreciation is provided based on the economic life of assets in accordance with the directives/guidelines issued by the Government. The Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) vide their letter no. PR-14019/5/2003-PG dated 14 th March 2005 had issued revised guidelines. Accordingly, the life norms of fixed assets are adopted as per Companies Act for computation of depreciation. In case of fixed assets added during the year, depreciation is computed proportionately from the date of assets put to use. The MOPT has furnished the detailed working for the estimated depreciation cost for the years 2009-10 to 2012-13 through email dated 14.11.2012.																																			

(5)	Management & General Administration Expenses:	
	(a). List out the items covered under this head of expenditure.	<p>The list of items covered under Management and General Administration Expenses are</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Management and Secretarial Expenses (ii) Medical Expenses (iii) Store Keeping (iv) Accounting and Auditing (v) Expenditure on Administrative Office (vi) Telephone Expenses (vii) Engineering and workshop overheads (viii) Sundry Expenses (ix) Port Security (x) Legal expenses (xi) Depreciation
	(b). Furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	The MOPT has furnished the basis of allocation of the Management & General Administration Expenses to the various activities and sub-activities.
(6)	Finance & Miscellaneous Income:	
	With reference to Finance & Miscellaneous Income, the MOPT to clarify/ furnish the following:	
(i).	Basis for estimating each item under the head of Finance and Miscellaneous Income for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The interest on advances is estimated considering the quantum of advance and interest rate applicable.</p> <p>The other items under the Finance & Miscellaneous Income such as profit on disposal of fixed assets, sale of immovable materials, forfeited deposits, sundry receipts are based on actuals of 2011-12 including previous years.</p>
(ii).	Basis for allocation of the income to the various activities and sub-activities.	The finance and miscellaneous income is apportioned to principal activities/sub-activities based on direct income of the respective activity
(iii).	The nature of the following heads of income reflected under the Finance & Miscellaneous Income to be explained:	
	(a). Interest on TDS Receivable for the years 2010-11 to 2015-16.	Interest on TDS Receivable Account is received when there is delay in refunding the TDS amount by the Income Tax Department.
	(b). Recovery of Liquidated damages for the years 2010-11 to 2015-16.	The recovery of liquidated damages are accounted if the contractor fails to comply with the terms and conditions of the tender conditions.
(7)	Finance & Miscellaneous Expenses:	
	With reference to Finance and Miscellaneous Expenditure, the MOPT to clarify/ furnish the following:	
(i).	Basis for estimating each item under the head of Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2012-13 to 2015-16.	The major items under the FME are terminal benefits to the employees including pension payments, contribution to Pension Trust Fund and Gratuity Trust Fund.

		<ul style="list-style-type: none"> The Pension Payments are based on actual of 2011-12, number of employees likely to retire during the years 2013-14 to 2015-16 and expected increase in DA. Retirement Gratuity, Commuted Pension and Terminal Benefit (Encashment of EL) payments are based on the number of employees due for retirement during the years under projections. Contribution to Pension Trust Fund are based on the no. of employees pay roll during the respective year and amount likely to receive from Pension levy, including actual liability. Contribution to Gratuity Trust Fund is based on the actuarial liability towards Gratuity. Remaining items under FME are estimated based on actual of 2011-12.
(ii).	Basis for allocation of the expenditure to the various activities and sub-activities.	The employee related and non-employee related expenditure is apportioned /allocated to the various activities and sub-activities based on man power cost and direct cost of the respective activity.
(iii).	The nature of the following heads of expenditure reflected under the Finance & Miscellaneous Expenditure and considered in the cost statement to be explained:	
	(a). C. to Corporate S R during the years 2011-12 and 2012-13.	In pursuance of Govt. guidelines issued vide letter No. PD-25021/10/2011-PD.II dated 02.12.2011, a proposal was submitted to the Board. The Board vide B.R. No. 221 dtd. 06.01.2012 has approved to allocate a sum of ₹1.65 crores (3% of net surplus of 2010-11 ₹55 crores) towards CSR. As per guidelines a separate fund has been created to fund the activities under CSR. The contribution to Corporate Social Responsibility for the years 2011-12 and 2012-13 is ₹1,64,96,000/- and ₹74,00,000/- respectively.
	(b). Material Price Difference during the year 2011-12.	The Material Price difference during the year is ₹1,91,067.44 which is a stores adjustment entry.
	(c). Contribution to Pension Trust Fund for the years 2010-11 to 2015-16.	The special rate (Pension levy) @ 7% was sanctioned by the TAMP in 2006 for specific purpose i.e. for creation of Pension Fund. The income received / receivable from Pension levy is not sufficient to build-up the Corpus required as per the actuarial liability towards the Pension. Therefore, Port had decided to contribute annually from the General reserve of the Port in addition to Pension levy.

	(d). Contribution to Gratuity Trust Fund for the years 2010-11 to 2015-16.	The available Fund balance in respect of Gratuity Trust Fund is not sufficient to meet the enhanced liability towards Gratuity on account of increase in Gratuity ceiling from ₹3.50 lakhs to ₹10.00 lakhs per employee and increase in salary & wages due to wage revision due from 01/01/2012.
(iv).	One of the items of Expenditure under Finance & Miscellaneous Expenditure is provision for EL Encashment. In this regard, it may be noted that generally expenditure in the form of provision is not considered as an item of expenditure for tariff fixation.	A provision of ₹4.00 Crores has been made towards Earned Leave Encashment of employees for the year 2011-12. The Fund balance as on 31.03.2012 is ₹19.37 crores as against the liability of ₹22.92 crores. The deficit in the fund will be made good in the subsequent years and provision made for the years under projection.
(v).	The reasons for not considering the following expenditure under the head of Finance & Miscellaneous Expenditure for all the years under consideration to be explained: (a). Contribution to P T Fund (b). Board's contribution to CPF (c). C. to Port Emp W.F. (d). B.C. – PFRDA – Tier I	As stated above, employee related costs are allocated under the sub-activity of Residual Administration and then apportioned under other principal/sub-activities in the cost statements on the basis of salaries and wages.
(8)	Capital employed:	
	Fixed Assets:	
(i).	MOPT has proposed additions to the gross block as furnished under Form – 4B, during the years 2012-13 to 2015-16. In this regard, please clarify/ furnish the following: (a). Except for making a general statement that the additions to the gross block is to revamp the existing plant and machinery and to provide additional infrastructure facilities to the trade, the MOPT has otherwise not justified the proposed additions to the gross block amounting to around ₹333 crores during all the years under consideration. The MOPT to furnish justification for each of the proposed addition for all the years under consideration.	The MOPT has furnished the (revised) additions to fixed assets vide e-mail dated 31 May 2013 giving the present status of major investments.
	(b). The estimated cost of investments for the years 2012-13 (₹10519.04 lakhs), 2013-14 (₹11499.00 lakhs), 2014-15 (₹5000.00) and 2015-16 (₹5800.00 lakhs) shown in the Form – 4B do not match with the figures shown as addition to Gross Block for the years 2012-13 (₹10578.41 lakhs), 2013-14 (₹11599.00 lakhs), 2014-15 (₹5170.00 lakhs) and 2015-16 (₹5950.00 lakhs) in Form 4-A. The MOPT to reconcile the figures.	Form 4B is prepared after excluding the projects with smaller amounts; hence there was difference in the amounts in the respective years. Now, after including all the projects (i.e. projects with smaller amounts), MOPT has furnished revised Form 4B.
	(c). As per Form – 4B, MOPT has envisaged replacement of receiving yard conveyors and stackers in the years	The book value of assets viz. receiving yard conveyors and stacker is zero and hence the value of these assets is not included in the

	2012-13 and 2013-14. However, Form 4A does not reflect deletion of the said assets from the Gross Block of assets during respective years. Therefore, the MOPT to accord for the deletion of the said items from the Gross Block and account for the profit / loss on sale, if any, of such item in the cost statements.	cost statements. The tender value of replacement of these assets includes the value of old assets.
	(d). The present status in respect of additions proposed for the year 2012-13 to be furnished.	The MOPT has furnished the revised list of additions during 2012-13.
	(e). The status of action initiated in respect of additions proposed for the year 2013-14 also to be intimated.	The MOPT has furnished its revised list of addition during 2013-14.
	(f). It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished.	It is confirmed that MOPT has considered only completed and commissioned assets for computing capital employed.
	(g). Confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2012-13 to 2015-16 is in line with Five year plan envisaged by the Port.	In the revised proposal, capital expenditure has been taken as envisaged in the Five-year plan.
	(h). Furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings.	The assets identified against the principal activities/sub-activities are directly allotted to that activity with actual cost. The assets identified under the activity of Management and General are apportioned to all the activities based on the cost of their respective activities to the total cost of the activities. The workings for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities are furnished.
	(i). Though the MOPT has projected huge additions to the gross block of assets, the Form 9 furnished by the Port does not reflect use of the funds from the Escrow account for the proposed additions. The MOPT to consider revising its Form 9.	The MOPT has furnished its revised Form 9 indicating details of the funds utilized from Escrow Account.
	(j). Furnish the items of the capital expenditure incurred or proposed to be incurred from the balance maintained in the Escrow Account. It may be noted that as stipulated in Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, the investment made out of the Escrow Account will not qualify for ROCE. Accordingly, MOPT to exclude the items of assets funded from the Escrow account for the purpose of calculating ROCE. The details of items of assets so excluded from the capital employed may be furnished year wise beginning from 2005-06 to 2015-16.	The MOPT has furnished the details of items of assets funded from Escrow account excluded from the Capital Employed are furnished.
	(k). The treatment given in the cost statement to the amount of ₹13 crores received by MOPT as grant from the Ministry of Commerce and Industry for	The Capital cost of the proposed Harbour Mobile Crane is ₹31.06 crores. ₹13.00 crores grants has been received from the Ministry of Commerce and Industry for

	procurement of one Mobile Harbour Crane to be explained.	procurement of one Mobile Harbour Crane. Therefore, ₹18.06 crores is accounted in cost statement.
	Working Capital:	
	The reason for not estimating working capital for the years 2009-10 to 2015-16 to be explained.	The Port receives amount in advance for the services rendered as such working capital estimates is nil.
D.	Scale of Rates	
(i).	MOPT has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase in the existing tariff at MOPT. The additional services/ facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	As stated earlier, additional services/facilities are rare items which give negligible income to port. Rates are proposed for regulating services.
(ii).	The proposed note at 1.2(vi)(a) may be modified in line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005 and the rate of interest to be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	Note at 1.2(vi) (a) has been modified.
(iii).	The reason for deleting the provision prescribed in the existing Note (3)(i) under Section A of Part I regarding non-levy of port dues on pleasure yachts to be explained.	In the proposed scale of rates, Pleasure yachts have been considered under separate classification and composite charge has been proposed. Therefore, levy of port dues has been deleted.
(iv).	The existing Schedule II under Section C of Part I prescribes separate Anchorage charges for vessels engaged in loading/ unloading operations of cargo or embarking/ disembarking passengers and vessels not engaged in loading/ unloading operations of cargo or embarking/ disembarking passengers. The MOPT has now proposed a single Schedule prescribing Anchorage charges to cover all type of vessels. It is seen that such a rationalisation will lead to increase in rates for some group of users and reduced rates to the other set of users. The basis of arriving at the proposed rationalised structure to be indicated. Also, the MOPT to furnish detailed workings to reflect the revenue impact analysis in view of modifications proposed in the rate structure.	To discourage idling of vessels at anchorage at west of break water, rationalization in anchorage charges is proposed. Further, existing rates for idle anchorage are too less to discourage vessels parked at the anchorage without cargo handling which reflected on the efficiency of the Port. Further, since the existing rate is same irrespective of the size of the vessel, it was injustice to the smaller vessels to pay same as the bigger vessel. It may please be noted that the total inberth come under this sub-head will not change if proposed rationalization is considered.
(v).	The reason for proposing the deletion of the existing note no. 6 (relating to levy of berth hire charges at the barge unloading jetties) and 10 (relating to payment of additional charges by Vessels handling cargo or idling at Mooring Dolphis) under the existing Schedule II under Section C of Part I to be explained.	On account of operational difficulties in monitoring the movements of barges berthed at barge jetties, the Port has not been levying the subject charges to the barges.
(vi).	The reason for proposing the deletion of the existing note no. 14 under the existing Schedule II under Section C of Part I (relating to prescription of Efficiency Linked Tariff Scheme) to be explained.	The TAMP had introduced the Efficiency Linked Tariff Scheme at Mechanical ore Handling Plant which was installed in 1979. This plant has outlived its economic life and therefore expecting the old machinery to perform at optimum level may not be

		reasonable. Because of the norm fixed, port is always on the losing side. Therefore, it is requested that Efficiency Linked Tariff Scheme may be deferred till plant is refurbished.
(vii).	The reason for proposing the deletion of the charges prescribed for supply of water by Barges within Breakwater and beyond Breakwater under the existing Schedule A under Section D of Part I to be explained.	Earlier facility of supply of water through port water-barge has been discontinued. Services for supply of water has been contracted out and therefore this item has been proposed for deletion.
(viii).	The MOPT has introduced levy of Wharfage charges on Steel pipe in the Wharfage Schedule prescribed under the existing Schedule 1 under Section A of Part II at ₹84/- per MT. The MOPT to furnish detailed workings to arrive at the proposed wharfage rate for Steel pipes and year wise additional income that may accrue to the port on this account.	<p>Separate working has not been done. However, prevailing rate in the neighbouring port has been considered.</p> <p>The MOPT vide its e-mail dated 5 June 2013 has submitted that the need was felt to introduce wharfage on steel pipes, import and export cargo in the (proposed) Scale of Rate as recently steel pipes were handled at this port, since there was no specific wharfage charges on this commodity. The steel pipes handled are of different size/ dia. Considering the specific type of cargo, output of commodity handled per shift/ per hook, it was proposed to charge ₹60/- per tonne. (The wharfage on steel pipe is ₹51/- per tonne at Paradip Port Trust.)</p> <p>The MOPT vide its e-mail dated 5 June 2013 has also clarified with regard to wharfage charges on granite and marbles that it is handling only dressed engraved granite/ marbles. Therefore, in order to avoid wrong interpretation as regards undressed/ dressed marbles/ granite, classification in the existing Scale of Rate has been deleted.</p>
(ix).	The rationale behind proposing levy of advalorem wharfage charges on pleasure yachts, boats and other small crafts by treating them as cargo to be furnished. In any case, prescription of charges on advalorem basis is not permissible under the tariff guidelines of March 2005, as brought out subsequently in this note.	As brought out in the reply earlier, new tariff items introduced are in respect of services which are very rare. In the absence of regular tariff, port was finding it difficult to fix rate which was being questioned by the trade. Therefore, rates on advalorem basis are proposed. The advalorem rates are also applicable in neighbouring Ports.
(x).	The MOPT has introduced Monsoon levy of ₹50/- per tonne leviable on cargo handled at Mooring Dolphin during the period from 1 June to 30 September on non-regular users/ new exports. In this regard, the MOPT to clarify/ furnish the following:	It was observed that Mooring Dolphins were being used by the trade as and when it suited even though it was constructed at the demand of the trade. There were irregular exporters who used the services of Panjim port during fair season and shifted during monsoon to mooring dolphins due to safety factors. Due to this, regular users of the port were put at disadvantage and therefore in consultation with the Trade and their consent only it was decided to charge monsoon levy only to those users who do not use the port during fair season upto threshold limit. There was no objection from the trade to pay monsoon levy. The levy of monsoon levy was agreed by the Users. A copy of minutes
	(a). Detailed workings to arrive at the proposed monsoon levy.	
	(b). It appears that the levy is penal in nature and that MOPT would not be rendering any additional service towards the said levy. In this backdrop, the MOPT to justify the Monsoon levy, bearing in mind the stipulation contained in Clause 2.11.1 of the tariff guidelines of 2005.	

	<p>(c). From the documents furnished by the Port, it is seen that the MOPT has already started levying Monsoon levy at the rate of ₹50/- per MT from 16 June 2011 onwards. In this regard, as per Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port is to submit a suitable proposal. With the submission of the proposal, the port can levy the proposed charges on an adhoc basis till the rates are finally notified, provided the adhoc rate is derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo and it is mutually agreed upon by the Port/ terminal and the concerned users. We have not received any proposal with regard to the Monsoon levy. It may be noted that Monsoon levy if charged by the MOPT, from 16 June 2011 does not fall under the stipulation contained in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005.</p>	<p>of meeting with the Users is enclosed for kind reference.</p>
(xi).	<p>The reason for proposing a new note that handling charges is a composite charge for unloading of cargo on plot at MOHP, stacking and loading of cargo into ships as note no. (5) under Schedule IV under Section A of Part II to be explained.</p>	<p>Services rendered for the composite charge has not been mentioned in the existing scale of rates. To make it clear, new note on composite charge for handling at MOHP has been proposed.</p>
(xii).	<p>It is observed that the MOPT has not proposed any increase in storage rates of some of the import/ export cargo prescribed under Section C and D of Part II. the reasons for the same to be explained.</p>	<p>General revision in rates may also be applied to the storage rates.</p>
(xiii).	<p>Explain the reason for proposing the deletion of the rent of plots for storing bauxite under the existing Schedule I(B) under Section D of Part II.</p>	<p>Port has shifted to per tonne basis instead of area basis for all bulk cargo as sanctioned by the Authority and only Bauxite was inadvertently left out under the existing schedule I(B) under section D of part II.</p>
(xiv).	<p>The reason for not proposing any increase in the Cargo handling Labour Charges prescribed under Section E of Part II to be explained.</p>	<p>No increase has been proposed for Cargo Handling Labour charges as the activity is in surplus.</p>
(xv).	<p>The MOPT has introduced prescription of advalorem wharfage rates for break bulk cargoes under Section G of Part II of the proposed Scale of Rates. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 4.2.2 of the tariff guidelines of 2005 stipulate phasing out of the Advalorem rates from the Scale of Rates of the port trusts. In such a scenario, the reason for now introducing Advalorem levy in the Scale of Rates of MOPT is not found to be appropriate. The MOPT to propose wharfage rates for all cargo items on the basis of cost of handling and special care</p>	<p>It is understood that advalorem rates are still valid in some of the major ports. Break-bulk is being handled in this port whereas the revenue is very meager. Therefore, advalorem rate is proposed.</p>

	required to be taken while handling and storage of the cargo, as stipulated in the tariff guidelines.	
(xvi).	The MOPT has proposed hire charges for some additional Cargo handling equipment under the existing Schedule I under Section C of Part IV. The MOPT to furnish detailed workings to arrive at the proposed hire charge for each of the new equipment in the said Schedule and the estimated year wise additional income that may accrue to the part of this account.	<p>Calculation of hire charges for new equipments is enclosed. The hiring of these equipments is infrequent and therefore revenue is meager.</p> <p>The MOPT vide its e-mail dated 5 June 2013 has further stated that it was proposed to introduce hire charges of cranes in the Scale of Rates viz. 10 Tonne Dal Crane, 11 Tonne ACE Crane, 45 Tonne Omega Mobile Crane and 75 Tonne TIL Crane. All these are old cranes procured by the port. These are used during the repairs and maintenance of Ore Handling Plant. However, whenever, repair and maintenance works are outsourced to the contractors, these cranes are hired to the private parties. Further, it is informed that these cranes are not used in normal cargo operation of the port. The income from hire charges of cranes for the year 2012-13 was ₹5,98,856/-.</p>
(xvii).	The existing Schedule II under Section C of Part IV of MOPT Scale of Rates prescribes levy of hire charges for Reach Stacker on per move basis and per shift of 8 hours. In the proposed Scale of Rates, the MOPT is seen to have deleted the levy based on per shift of 8 hours. The reason for the deletion to be explained.	Container yard management in port has been out-sourced. The Port no more owns any reach stacker. The hire charges are applicable on per move basis and not on 8 hours shift basis. The port users are mostly using the reach stacker on per move basis, hence charges on 8 hours shift basis have been proposed for deletion.
(xviii).	The existing Schedule II under Section C of Part IV of MOPT Scale of Rates prescribes charges for entry of Trucks in Harbour area. In the proposed Scale of Rates, the MOPT is seen to have deleted the said levy. The reason for the deletion to be explained.	Port has mechanized issue of Harbour Entry Permits and separate charges have been fixed based on the investment. Since the charges in the existing schedule II under section C part IV of scale of rates would have been duplication and hence the same has been proposed for deletion.
(xix).	The existing Schedule III under Section C of Part IV of MOPT Scale of Rates prescribes charges for Hire of Launches for transporting personnel, provisions, spares etc. In the proposed Scale of Rates, the MOPT is seen to have deleted the said levy. The reason for the deletion to be explained.	Port does not provide the services of hire of launches for transportation of personnel and provision. Therefore, prescribed rates for the services have been deleted in the proposal.
(xx).	The reason for seeking 50% increase in the existing rates prescribed in Schedule III under Section C of Part IV of MOPT Scale of Rates to be explained.	The changes prescribed under Schedule - III, Section C of Part IV of Scale of Rates is falling under Cargo Handling Activity, under which upward revision has been proposed by 50%. Fuel cost due to market conditions and wages to the staff due to wage revision have increased substantially. Already wage revision is due for class III & IV from 1.1.2012. Therefore, the same has been factored in to the cost. However, these services are rarely availed by trade and hardly any income accrues to the port.

(xxi).	The MOPT has introduced levy of 'Congestion charges' at Schedule IV under Section C of Part IV of the proposed Scale of Rates. In this regard, the MOPT to clarify/ furnish the following:	Port has limited water area. Within this limited area, floating crafts park the vessel in the East of Breakwater for safety reason. Since, there are lot of movements of crafts like barges and fishing vessels in addition to vessels carrying cargo, to discourage vessels which hinder the movements by parking in the water area, congestion charge is proposed and kept steep as the same is penal in nature. The revenue generation on account of this new proposition would be negligible as these charges are proposed not for revenue generation but only to facilitate movement of cargo vessels.
	(a). Detailed workings to arrive at the proposed Congestion charges for each type of vessels.	
	(b). It appears that the levy is penal in nature and that MOPT would not be rendering any additional service towards the said levy. In this backdrop, the MOPT to justify the Congestion charges, bearing in mind the stipulation contained in Clause 2.11.1 of the tariff guidelines of 2005.	
	(c). This Authority is required to prescribe conditionalities governing the application of rates. Therefore, the MOPT to propose draft conditionalities to govern the proposed rates.	
	(d). The basis for proposing different unit of levy like "per entry", "per day", and "per GRT per hour" to be explained.	
	(e). The year wise additional income estimated to accrue due to the levy of the Congestion charges.	

10.1. As decided at the joint hearing, the MOPT has furnished the revised cost statement updating the estimates for the year 2012-13 and also estimates for the years 2013-14 to 2015-16 vide their letter dated 19 November 2012. The main submissions made by the MOPT in its revised proposal are summarised below:

- (i). The revised proposal is based on the actuals for the first 6 months of financial year 2012-13.
- (ii). During the year 2012-13 i.e. upto October, 2012 Port has handled a total traffic of 13.43 MMT as against 20.01 MMT in the corresponding period of previous year. Thus, there is reduction of traffic by 33%. The revised traffic for the years 2010-11 to 2015-16 is tabulated below:

Year	Estimates/ Actuals	Traffic (in million tonnes)
2010-11	Actuals	50.02
2011-12	Actuals	39.00
2012-13	Estimates	25.02
2013-14	Estimates	35.00
2014-15	Estimates	46.09
2015-16	Estimates	47.80

- (iii). The major cargo of our traffic consists of Iron Ore which was reduced by 50% upto October, 2012 as compared to the corresponding period of previous year. Besides restrictions on iron ore by State Government and Hon'ble Supreme Court of India, Goa State Pollution Control Board also restricted handling of coal and coke at Berth No. 10 & 11 w.e.f. 24.09.2012.
- (iv). Considering the above factors, total traffic to be handled during the period 2012-13 and 2013-14 is projected at 25 MMT and 35 MMT respectively. The traffic projections for the year 2014-15 and 2015-16 is retained at 46 MMT and 47 MMT respectively. However, MOPT are uncertain about it.

- (v). The Revised Budget Estimates 2012-13 and Budget Estimates of 2013-14 has been approved by the Board in its Meeting held on 9 November 2012. A copy of Board Note is furnished. The net deficit for the year 2012-13 is (-) 70.96 crores. The estimated net surplus for 2013-14 is only ₹1.40 crores. The Port is in financial crisis at present. There are no indications of operation of mining activities by the end of December 2012. If same situation continues further, we would be unable to pay the salaries and wages to our staff.
- (vi). Due to ban imposed by Goa State Pollution Control Board on Coal and Coke the projection of revenue from Harbour mobile crane on Cargo Handling charges has been revised downwards from 2013-14 onwards.
- (vii). The cost statement of the port as a whole and for different principal activities and sub activities have been prepared in Form No. 3A as prescribed by the Authority. The summarised position is given below:

Sl. No.	Activities/ sub-activities	Surplus/deficit 2012-13		Surplus/deficit 2013-14		Surplus/deficit 2014-15		Surplus/deficit 2015-16		Total surplus/deficit for 2013-14 to 2015-16	Average %	Tariff revision proposed
		(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	
1	Port as a whole	-14695.26	-80.77%	-11257.98	-35.32%	-9126.87	-23.95%	-10474.49	-26.45%	-30859.14	-28.57%	
2	Cargo/ container handling activity	-8005.12	-68.30%	-6417.80	-40.44%	-6079.03	-32.52%	-7948.81	-41.81%	-20445.24	-38.26%	
	(i) Ore handling activity	-7418.88	-102.02%	-5891.49	-58.22%	-6101.08	-51.35%	-7761.01	-63.53%	-19753.58	-57.70%	40% hike
	(a) MOHP	-9856.65	-182.42%	-9861.65	-112.53%	-10043.61	-114.81%	-11684.90	-129.95%	-30710.36	-118.10%	
	(b) Ore at stream	1865.70	100.00%	2137.84	100.00%	3132.58	100.00%	3224.97	100.00%	8495.19	100.00%	
	(ii) General cargo	-734.55	-55.70%	-1861.53	-174.51%	-1773.36	-122.67%	-1813.81	-122.41%	-5468.70	-140%	40% hike
	(iii) Warehousing	-186.71	-271.77%	-87.79	-51.91%	-80.83	-47.57%	-79.35	-46.71%	-247.77	-49%	40% hike
	(iv) POL	253.96	29.34%	220.89	25.32%	255.20	27.75%	275.87	29.13%	751.76	27%	No hike
	(v) CHLD	79.09	3.80%	1222.49	33.67%	1620.84	37.87%	1429.69	34.09%	4273.02	35%	No hike
3	Vessel related activity	-8410.78	122.55%	-7165.57	-74.35%	-6996.56	-48.96%	-6234.90	-49.79%	-19399.03	-57.70%	
	(i) Berthing & Mooring	-903.42	-28.08%	-926.71	-21.36%	159.19	2.85%	213.54	3.79%	-563.98	-5%	No hike
	(ii) Pilotage & Towing	-4403.86	-177.54%	-3569.01	-99.52%	-3641.33	-80.15%	-3862.95	-82.07%	-11073.29	-67%	
	(iii) Port Services	-2728.62	-253.26%	-2299.27	-145.21%	-2084.81	-105.25%	-2140.43	-104.43%	-6634.33	-118%	50% hike
	(iv) Water supply	-374.87	-438.90%	-370.58	-287.27%	-421.80	-326.98%	-445.04	-345.00%	-1237.42	-320%	
4	Railway	2390.51	54.94%	3045.65	59.85%	3747.26	63.64%	4557.05	67.28%	11350.18	64%	
5	Estate	-609.89	-53.79%	-720.64	-56.41%	-798.36	-62.56%	-849.01	-65.13%	-2365.01	-61%	40% hike

It may be seen from the statement that the total deficit works out to ₹308.59 crores for the projected years (2013-14 to 2015-16) for the port as a whole at existing tariff. Percentage of increase sought in the revised proposal remains at the level of earlier proposal. This is mainly because reduction in revenue due to reduced traffic is compensated by reduction in expenditure on salaries and wages (OTA), power, repairs and maintenance, depreciation, hire charges of tugs, contribution to pension trust fund and gratuity trust fund, which is taken on actual basis whereas in the earlier proposal it was estimated.

10.2.

As decided at the joint hearing, the MOPT has also forwarded the revised cost statements to the concerned users to enable them to furnish their comments to TAMP on the revised proposal. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its remarks on comments of the users / user organisations. M/s. Adani Marmugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL) vide its letter dated 11 February 2013 has furnished its views on the reply of MOPT as well.

10.3. As decided at the joint hearing, the GMOEA vide its letter dated 23 January 2013 has furnished its comments on the revised proposal of MOPT. The MOPT vide its letter dated 6 February 2013 has furnished its response on GMOEA comments. The GMOEA vide its letter dated 5 March 2013 has furnished its views on the MOPT response. Again the MOPT vide its letter dated 18 March 2013 has furnished its response on GMOEA views.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust (MOPT) was last approved by this Authority on 14 May 2010 and the Order was notified on 10 June 2010 with a tariff validity upto 31 March 2013.

Well before the expiry of validity of its Scale of Rates, the MOPT filed its proposal for general revision of its Scale of Rates vide its letter dated 29 June 2012. Subsequently, while addressing queries raised by us, the MOPT has filed revised cost statements vide its letter dated 19 November 2012. The revised cost statements filed by the MOPT vide its letter dated 19 November 2012 along with information/ clarifications submitted by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

- (ii). (a). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines requires the royalty/ revenue share receipts should be first utilised to meet the cost of surplus labour and thereafter at least 50% of the royalty/ revenue share receipts should be transferred to the Escrow Account after meeting the cost of surplus labour and to utilise the funds from Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years. The port has in Form 9 reported that there is no cost of surplus labour.

In the last tariff revision Order, the MOPT had proposed to transfer the entire annual revenue share/ royalty estimated to be earned from BOT operators for the years 2009-10 as well for the years 2010-11 to 2012-13 to the Escrow Account. This position furnished by the MOPT was relied upon in the last Order.

The MOPT in the current proposal has maintained its stand that the entire revenue share receipts is transferred to the Escrow Account.

However, on perusal of the Escrow Account reported in the Annual Accounts for the years 2010-11 and 2011-12 it is seen that port has transferred 50% of the revenue share/ royalty receipt to the Escrow Account and not the entire revenue share as claimed by it during the last tariff revision.

The transfers to the Escrow Account is, therefore, considered at the level reported in the Annual Accounts for the years 2010-11 and 2011-12. For the year 2012-13, the Annual Accounts is not available. Based on the position obtained for the past period, 50% royalty/ revenue share receipt is treated as transferred to Escrow Account as against the port's claim to transfer full revenue share receipts to the Escrow account.

The balance 50% royalty/ revenue share receipt is treated as revenue under cargo handling activity for all these years. For the future period 2013-14 to 2015-16 as well, following the same approach, 50% of the

revenue share estimated by port is transferred to the Escrow account and the balance 50% is treated as revenue in the cost statement under the cargo handling activity.

- (b). For the years 2012-13, the port has estimated royalty/ revenue share as per Revised Estimates 2012-13. For the years 2013-14 to 2015-16 the MOPT has estimated the royalty / revenue share from the existing BOT terminal operator South West Port Limited as well as revenue share expected to accrue from the year 2013-14 from Adani Marmugao Port Terminal Ltd. (AMPTL) and from the year 2014-15 from the BOT Project awarded/ proposed to be awarded for Berth No.XI on PPP basis. The revenue share likely to accrue from the various BOT operators estimated by the MOPT for the years 2012-13 to 2015-16 is relied upon in this analysis.
- (c). During the last revision, the MOPT had proposed to utilize ₹977.66 lakhs ₹800 lakhs and ₹4200 lakhs in the years 2009-10 to 2011-12 respectively from the Escrow Account to meet the capital cost for creation of infrastructure. As against the above position, the details furnished by the MOPT show that ₹749.92 lakhs in the year 2009-10 and ₹78.52 lakhs in the year 2010-11 summing to ₹828.44 lakhs is funded from the Escrow Account for computerisation in the port. In the year 2011-12, capex of ₹1509 lakhs for creation of jetty for relocation of port crafts and small boats and capex to the tune of ₹1206.73 lakhs towards 3 additional mooring dolphins jetty is shown to be funded from the Escrow account. Port has also excluded the net value of these assets from the total capital employed while claiming return on capital employed.

The Escrow account reported in the Annual Accounts, however, indicate only single investment of ₹1509 lakhs withdrawn from the Escrow Account in the year 2011-12. The Annual Accounts of the years 2009-10 and 2010-11 do not report any funds utilized from the Escrow Account in these years to meet any of the capital cost. When sought reasons for the difference in the escrow funding given in the cost statement and figures reported in the Annual Accounts, the port has clarified that the scheme is initially funded through general reserve and once a particular scheme is completed, then to that extent an amount is withdrawn from Escrow Fund and general reserve is adjusted to that extent. It thus appears that though the port envisaged a few projects to be funded from the Escrow account, it has not made suitable transfers from escrow to the general reserve to that extent for the years 2009-10 to 2011-12. In our analysis, based on the clarification furnished by the port, the capex funded from the Escrow account is considered as indicated by the port in its email dated 20 May 2013 and Form 9. The MOPT is, therefore, advised to transfer ₹2089 lakhs (i.e. ₹828.44 lakhs towards computerisation in MOPT plus ₹1206.73 lakhs for 3 additional mooring dolphins) from the Escrow Account for the assets envisaged to be funded from the Escrow Account but not assigned by the port in its Accounts.

- (d). The proposal of the MOPT to meet the capex towards replacement of stacker worth ₹266 lakhs in the year 2012-13 and replacement of receiving yard conveyor worth ₹3346 lakhs in the year 2013-14 from Escrow Account is considered.
- (e). The additions proposed to the gross block for the year 2014-15 at ₹5170 lakhs and for the year 2015-16 at ₹5950 lakhs includes modernization of Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) to the tune of ₹5000 lakhs and ₹5800 lakhs for the corresponding period. For the reasons explained in the subsequent part of the analysis, the additions relating to modernization of MOHP proposed in the year 2014-15 by the port has

been deferred to 2015-16 in our analysis. The port has not proposed any assets to be funded from the Escrow Account during the years 2014-15 and 2015-16. However, considering the overall deficit reflected in the cost statement of the MOPT and in view of the port's own submission that it will have to borrow funds to meet the capital cost of MOHP, it is not found unreasonable to advise port to meet part of the estimated capex towards modernization of MOHP estimated during these two years by deployment of funds from the Escrow account. Accordingly, in our analysis, ₹3600 lakhs is considered to be deployed from the Escrow account in the year 2015-16 to meet part of the capex relating to revamping / modernization of the MOHP.

- (f). Interest on the Escrow Account is estimated at prevailing interest rate of 9% for the years 2012-13 to 2015-16.
- (g). Based on the above analysis, the year-wise details of the actual inflows and outflows for the years 2009-10 to 2011-12 and estimated position for the years 2012-13 and for the years 2013-14 to 2015-16 regarding the royalty / revenue share receipts and investment from the Escrow Account are tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1. Opening balance in Escrow Account	2146.20	2298.66	3140.73	1412.13	2143.67	97.09	1724.33
2. Royalty / revenue share Receipts	1200.20	1425.86	1402.20	1740.89	2213.00	3237.00	3919.00
3. Royalty receipts transferred to escrow account as reported in the Annual Accounts in the years 2009-10 to 2011-12 and 50% in the years 2012-13 and 2013-14 to 2015-16	703.05	712.93	701.10	870.45	1106.50	1618.50	1959.50
4. Interest on Investments as per Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12. Thereafter, computed at 9% on the opening balance in the fund	199.33	207.66	340.21	127.09	192.93	8.74	155.19
5. Funds utilized/ to be utilized from Escrow Account for creation of infrastructure assets	749.92	78.52	2768.91	266.00	3346.00	0	3600.00
6. Closing Balance (1+3+4-5)	2298.66	3140.73	1412.13	2143.67	97.10	1724.34	239.03

- (iii). (a). Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.
- (b). The Scale of Rates of MOPT last approved in May 2010 was based on the estimated position for the years 2010-11 to 2012-13.

The actuals for the year 2012-13 are not available at the time of analysis of this case. The MOPT has furnished estimates for the year 2012-13 based on the actuals for the period April to October 2012. The estimates furnished by the MOPT are considered subject to certain modifications as explained in the subsequent paragraphs of this analysis. Since the analysis for the year 2012-13 is done based on the estimates, the actual position shall be subject to review during the next revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

It may be further relevant to mention here that during the last revision, the figures for the year 2009-10 was analysed as part of the past period performance based on the estimates given by the port for the period April to September 2009. Para 14(ii) of the last Order states that the actual for the year 2009-10 will be subject to review in the next tariff review. Hence the actuals for the year 2009-10 is also analysed with reference to the estimates relied upon in the last tariff Order.

- (c). The analysis furnished by the MOPT for the past period 2009-10 to 2012-13 is modified. The modifications for the years 2009-10 to 2011-12 are explained below. The modifications done in the estimated position furnished by MOPT for the year 2012-13 are explained in para 12(vii) to (xiii).
- (i). The income estimates for the years 2010-11 to 2012-13 considered by the MOPT as per the last tariff Order are adjusted with reference to the increase in the tariff granted in the last tariff Order for a like to like comparison. The effect of 30% increase in the ore handling, 30% hike in vessel related activity and 30% increase in the storage charge for explosives/ dangerous goods along with rationalization in the demurrage charge estimated to generate additional revenue of ₹172 crores in the three years period is considered in the estimated income.
 - (ii). The actual income reported from the levy of the special rate to meet the Pension fund Liability is excluded from the income reported for the years 2009-10 to 2011-12 in line with the approach followed in the last tariff Order. The same approach is followed for the year 2012-13 as well.
 - (iii). 50% of the revenue share receipts is treated as the revenue and the balance 50% is transferred to the Escrow Account as explained in the earlier paragraph.
 - (iv). The MOPT has excluded the depreciation on the assets funded from the Escrow account. Clause 2.8.3. stipulates that the investment made out of this Escrow Account will not qualify for ROCE on the assets funded by the Escrow Account. It does not disallow depreciation and maintenance cost on the assets funded from the Escrow account. That being so, the depreciation is considered as reported in the Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12. The same approach is followed for the year 2012-13. This is in line with the approach followed in the tariff revision cases of other Major Ports.
 - (v). Interest income, dividend income under the head Finance and Miscellaneous Income and interest expense under the head Finance and Miscellaneous Expense are excluded maintaining the position followed in the last tariff Order.
 - (vi). The MOPT has considered actual pension payments as reported in the Annual Accounts at ₹3846.85 lakhs, ₹4404.54 lakhs for the years 2010-11 and 2011-12 respectively and ₹5285.50 lakhs estimated for the year 2012-13. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.

Apart from that MOPT has also considered contribution to the Pension Fund after excluding the revenue collected from the special rate. The Contribution to the Pension fund reported in the Annual Accounts is ₹2800 lakhs in the year 2010-11, ₹2650 lakhs

in the year 2011-12 and for the year 2012-13 it is estimated at ₹1264.71 lakhs. After excluding the revenue earned from the special rate for the respective years, the port has considered ₹749.18 lakhs and ₹740.18 lakhs and nil as a contribution to the Pension Fund for these three years and claimed as an expense under the head FME.

Considering part of the contribution towards the Pension fund as expense in addition to total pension payments is not in line with the approach followed in the last tariff Order and the general approach followed by this Authority in tariff revision of other Major Ports. While analysing the actuals, the pension payments reported in the Annual Accounts under the head FME is included for each of the year 2009-10 to 2012-13. Contribution to pension fund considered by the MOPT under the head FME is not considered in line with the approach followed in the last tariff Order.

- (vii). The port has not estimated the working capital. It has clarified that the working capital is nil as the port collects amount in advance for the services rendered. The current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are, however, worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities are considered as reflected in the Annual accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL.

- (viii). For the years 2009-10 to 2011-12, the net block of assets as shown in the annual accounts for the respective years has been considered as the capital employed. The net block of assets for the year 2012-13 estimated by MOPT is considered as capital employed.

As explained earlier, some of the capex is considered to be met from the Escrow fund. The net value of the assets funded from the escrow account furnished by the port in its cost statement has been subsequently revised by the port. The revised position is considered in our analysis. The capital employed excluding the net value of assets funded from the Escrow account in each of the years is considered for allowing ROCE.

The port has furnished classification of assets into business assets, business related assets and social obligation assets. The business related assets and the social obligation assets are considered at the level indicated by the MOPT. The business assets furnished by the port for different activities/ sub-activities is modified in view of the modified capital employed. In the absence of the classification of assets into business assets, business related assets and social obligation assets for the year 2009-10, ratio of asset classification in the year 2010-11 is applied to the year 2009-10.

- (iv). Clause 2.9.10 of the tariff guidelines allows maximum permissible Return for capacity utilisation of 60% and above and if capacity utilization is in the region of 50% to 60%, guideline stipulates pro-rata adjustment after analysing the factors leading to capacity underutilisation. The designed capacity as furnished by MOPT is 350.5 lakh tonnes for each of the years 2010-11 and 2011-12 and 419 lakh tonnes in the year 2012-13. This includes the capacity of BOT berths.

The designed capacity after excluding the designed capacity of the BOT operators comes to is 345.5 lakh tonnes for each of the years 2010-11 and 2011-12 and 414 lakh tonnes for the year 2012-13. The MOPT has not furnished designed capacity of the port for the year 2009-10. For the purpose of review, it is considered at 345.5 lakh tonnes at the level of 2010-11. Taking into account the actual traffic handled by MOPT (excluding traffic of BOT berths) during the said years, the capacity utilization with reference to the total designed capacity of the port works out to 120%, 129%, 94% and 43% during the years 2009-10, 2010-11 to 2012-13 respectively. It is seen that for the years 2009-10 to 2011-12, the capacity utilization is above 60% and hence the MOPT is entitled for maximum permissible Return of 16% on the business assets for these years.

It is seen that only for the year 2012-13 the capacity utilization is below 60%. The port has requested to allow 16% ROCE without any pro-rata adjustment in the return.

The MOPT has clarified that the major cargo handled by the port is Iron Ore which has reduced from 406.25 lakh tonnes handled in the year 2010-11 to 293.70 lakh in the year 2011-12 and 150.10 lakh tonnes in the year 2012-13. The reduction in the traffic of the MOPT is reportedly on account of ban imposed by Hon'ble Supreme Court of India in October 2012 on the mining operations. Recognizing that the reduction in the iron ore traffic on account of ban imposed by the Supreme Court is beyond the control of the MOPT and also recognizing that the average capacity utilization of MOPT for the three years 2010-11 to 2012-13 together comes to 78%, maximum permissible return of 16% on business assets is allowed for the years 2012-13 as well at the level of return allowed in the last tariff Order.

This, however, does not have any effect on the future tariff revision because the loss for the past period, for reasons explained in the subsequent paragraphs, is not considered for adjustment in future tariff.

Return on business related assets is also allowed at the maximum permissible level of 7.40% in the year 2009-10 and 8.40% for the years 2010-11 to 2012-13 as considered in the last tariff revision. The social obligation assets do not attract any return as per the guidelines.

- (v). A copy of the cost statement for the year 2009-10 vis-à-vis the estimates relied in the last tariff Order as past period analysis is attached as Annex - I. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates for the year 2009-10 which was analysed as past period performance in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	For the years 2009-10 (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in lakh tonnes) [excluding traffic of BOT operator]	398.4	416.0	4%
Operating Income	26,452	30,216	14%
Total Expenses	28,403	29,070	2%
Surplus/ deficit before Return	(1,951)	1,146.50	
Capital Employed (Average)	30,912	29,126	-6%
Return on Capital Employed	4,335	4,106	-5%
Net Deficit after ROCE	(6,285)	(2,960)	

The exercise of analysing the 2009-10 actuals is limited to the extent of examining whether any undue advantage has accrued to the MOPT in the actuals. As can be seen in the above table, the variation in all the parameters is less than (+)/(-) 20% when compared to the estimates relied upon in the last Order. As against deficit of ₹6,285 lakhs estimated in the last Order, in actual terms the MOPT was in deficit to the tune of ₹2,960 lakhs. Thus, it is ascertained that no advantage is accrued to the MOPT in actual terms for the year 2009-10.

- (vi). (a). A copy of the cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2010-11 to 2012-13 is attached as Annex - II. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2010-11 to 2012-13 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals (2010-11 and 2011-12) Estimates (2012-13)	
Traffic (in lakh tonnes)	1376	950	-31.0%
Operating Income	106,061*	93,065	-12.3%
Total Expenses (including depreciation)	89,992	93,799	4.2%
Surplus/ deficit before Return (Average)	16,069	(734)	
Capital Employed (Average)	39,405	33,502	-15%
Return on Capital Employed	17,880	15,338	-14.2%
Net Deficit after ROCE	(1,811)	(16,072)	

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in last tariff Order.

- (b). It is seen that the MOPT has made a revenue deficit of ₹22.15 lakhs, ₹3,825.38 lakhs and ₹12,224.07 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively aggregating to ₹16,072 lakhs. It is seen that the port has thus not earned the entitled return of 16% per annum for these three years.

- (c). In the instant case, the variation in the overall physical performance i.e. traffic is more than -31% for the three years 2010-11 to 2012-13. The port has explained that main cause for reduction in the traffic is due to ban imposed by the Supreme Court on the mining operations. Though the traffic shows a drop of 31%, the variation in the other financial parameters viz., the income, the expense and the capital employed is found to be within 20%.

It is observed that the actuals for the years 2010-11, 2011-12 and estimates for 2012-13 reflect total operating loss of ₹734 lakhs without even considering return on capital employed. It is notable that the port has not made any claim for adjustment of deficit during the past period in the current tariff cycle. As can be seen later, even without providing for past losses, tariff increase warranted would be high.

It is, therefore, not found necessary to adjust the deficit accrued in the past period in the future tariff and unduly burden the users for lower traffic volume handled by port on account of reasons beyond its control.

- (vii). In the original proposal, the MOPT had estimated the total traffic of the MOPT including the traffic of the BOT operator at 40.33 Million Metric Tonnes (MMT) and 43.22 MMT for the years 2012-13 and 2013-14 respectively and 46.09 MMT and 47.80 MMT respectively for the years 2014-15 and 2015-16. As against that in the revised proposal, the port has estimated the overall traffic of the MOPT at 25.0 MMT in the year 2012-13 and 35.00 MMT in the year 2013-14.

The port has stated that as per the MOU entered by the MOPT with the Ministry of Shipping for the year 2012-13, the targeted volume for the port was 44 Million Tonnes. The actual traffic reportedly handled by the port for the first seven months period from April to October 2012 is 13.43 MMT as against 20.01 MMT handled in the corresponding period of previous year. Thus, there is reduction of traffic by 33%. The port has clarified that the reduction in the traffic of the port is

on account of ban on iron ore mining by Hon'ble Supreme Court of India and also restriction imposed by Goa State Pollution Control Board in handling of coal and coke at Berth No. 10 & 11 w.e.f. 24.09.2012. In view of the above factors, total traffic during the period 2012-13 and 2013-14 is projected at 25 MMT and 35 MMT respectively.

The traffic projections for the year 2014-15 and 2015-16 are retained at 46.09 MMT and 47.80 MMT respectively as estimated by MOPT in the original proposal though port is uncertain about achieving it. The MOPT has furnished the traffic likely to be handled by the BOT operators operating at its port. The traffic of the MOPT excluding the traffic of the BOT operators viz. South West Port Limited, Adani Mormugao Port Terminal Ltd. (AMPTL) and the BOT operator expected to commence operations at Berth No. XI is 17.865 MMT, 26.40 MMT, 35.09 MMT and 35.30 MMT for the years 2012-13 to 2015-16 respectively.

Based on the clarifications and justification furnished by the port, the traffic projections made by the MOPT for the years 2012-13 to 2015-16 are relied upon and considered for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the MOPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the tariff guidelines.

- (viii). The cargo related income is estimated to increase by 36%, 18% and 1.7% in the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the income estimates of the respective previous year. As regards the vessel related income, the increase estimated works out to 47%, 20% and 2% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the income estimates of the respective previous year. It is observed that the income estimated for the year 2014-15 does not commensurate with the traffic growth estimated in this year. The port has clarified that revenue increase cannot be in the same proportion as that of traffic since the rates for handling at different locations differ and it depends on the traffic mix at different locations. The MOPT has furnished the detailed break up on the income estimation and has confirmed that the income has been estimated at the existing rates prescribed in the SOR. Relying on the submissions made by the MOPT, the income estimation is accepted subject to few modifications as explained below:

- (a). The MOPT has stated that it has considered a foreign exchange rate of ₹52.00 per US\$ to estimate the dollar denominated vessel related income for the years 2012-13 and 2013-14 and 1 US\$ = ₹54.00 for the years 2014-15 and 2015-16. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items, the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is to be considered uniformly for all the years under consideration.

The average dollar exchange rate for the year 2012-13 is 1US\$ = ₹54.45. The vessel related income from the foreign going vessels for the year 2012-13 is updated to reflect the average exchange rate for the year 2012-13.

Since two months of the year 2013-14 i.e. period from April 2013 and May 2013 is already over, the average exchange rate of ₹54.60 per US\$ obtained for the said period is considered. For the period thereafter, an exchange rate of ₹54.74 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case.

- (b). The port has not estimated income from demurrage/ storage/ license fee/ rental on POL including crude oil for the year 2014-15 and 2015-16. For the year 2013-14, port has estimated steep reduction in the income from this item over the income estimated for the year 2012-13. When sought clarification, the port has clarified that it does not have storage facility for POL products. It is relevant to state here that the break up of income

figures shows there is actual realization of ₹138.86 lakhs and ₹156.53 lakhs in the years 2010-11 and 2011-12 and port has also estimated income of ₹160 lakhs from this item in the year 2012-13. In the absence of any proper justification furnished by the port for steep reduction/ nil income for the years 2013-14 to 2015-16, based on the position obtained for the past period, the storage income from POL is considered at the level of ₹160 lakhs for each of the year 2013-14 to 2015-16 at the level estimated for the year 2012-13.

- (c). The port has confirmed that income from vessel related services, license fee and also railway related services provided/ to be provided to the BOT operator is captured in the income estimation under the relevant heads. The breakup of the income estimation furnished by the port confirms this point. The income estimated by the MOPT from the BOT operators is, therefore, considered.

It is observed that the license fee received by the MOPT from SWPL, WISL, etc., is reported under the head vessel related income in the Annual Accounts for the past period. In the cost statement, the port has considered the income estimated from license fee for area allotted to the BOT operators in the berth hire sub activity under the vessel related activity. The nature of income from license fee is of rental nature. At other Major Port Trusts this income is considered under the estate rental. Based on the position and methodology followed at the other Major Port Trusts, the license fee income is treated under the estate activity instead of vessel related activity for all the years under consideration.

- (d). The port has estimated the royalty/ revenue share from SWPL, Adani Mormugao Port Terminal Ltd. (AMPTL) and the BOT operator expected to commence at berth no.XI and has transferred the entire estimated revenue share to the Escrow Account. Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) and few other users have pointed out that the port has not considered any revenue share income in the income estimates and thereby the deficit has increased.

Clause 2.8.3. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the revenue share/ royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years. The port has not reported any cost of surplus labour.

The analysis of the past period shows that in actual terms, 50% of revenue share is transferred to the Escrow Account which is in line with the provision in clause 2.8.3 of the tariff guidelines of 2005. That being so, as stated in our analysis in para (12) (ii), 50% of the revenue share is transferred to Escrow Account and balance 50% is treated as revenue under cargo handling activity. This is in line with the provision in the guidelines. So the grievance to GMOEA and few other users association in this regard is addressed.

- (e). Subject to above modification the estimated cargo handling income works out to ₹12,590.46 lakhs, ₹17,065.22 lakhs, ₹20,473.95 lakhs and 21,129.66 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively. The vessel related income works out to ₹6,027.52 lakhs, ₹8,886.33 lakhs, ₹10,642.60 lakhs and ₹10,881.26 lakhs respectively and the estimated estate income works out to ₹2,363.37 lakhs, ₹2,443.44 lakhs, ₹3,020.21 lakhs and ₹3,085.15 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively.

- (ix). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India.

The MOPT has adopted different percentage of increase for estimating different cost items. For the purpose of analysis, the total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation) is analysed. It is seen that operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation) is estimated at ₹25,797.44 lakhs for the year 2012-13 which is closer to the Revised Estimates of ₹25,806.46 lakhs as against the actual expenditure of ₹24,082.48 lakhs reported in the previous financial year 2011-12. The increase in the estimated expenditure for the year 2012-13 works out to 7.1% over the actuals reported in the previous year. It is relevant to state that the traffic of the MOPT in the year 2012-13 shows a drop of 45% mainly due to ban on iron ore operations. The total cost excluding the management and general overheads is estimated to reduce by 5% in the year 2012-13, whereas the management and general overheads in the year 2012-13 is estimated to increase by 45% which is leading to overall increase of 7% in the cost over the 2011-12 actuals. It is admitted that in case of the Major Ports most of the expenses / overheads will be fixed in nature and may not vary in proportion to the traffic, however, recognizing that there has been steep reduction of 45% in the cargo traffic of the port, in the year 2012-13, there may be a few cost elements which may reduce to some extent due to drop in traffic. In any case increase of 7% in the total cost does not seem to be justified with 45% reduction projected in the traffic in the year 2012-13 over the 2011-12 actual traffic. Further, in the present financial position of the port it is not unreasonable to expect port to initiate cost control measures to reduce the overall cost. Viewed from this perspective, total operating expenses plus management and general overhead are maintained at the level of 2011-12 actuals without allowing any increase as against 7% annual escalation estimated by the MOPT.

For the subsequent year 2013-14 to 2015-16, the total operating expenditure including the management and general overheads but excluding depreciation is estimated at ₹27,415.76 lakhs, ₹29,298.88 lakhs and ₹30,424.41 lakhs over the estimates of the respective previous financial year. The increase in the estimated expenditure works out to 6.3%, 6.9% and 3.8% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively over the estimates of the respective previous years.

This Authority has decided to adopt escalation factor of 7% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the year 2013-14. Accordingly, the escalation factor in the estimation of overall expenses in the vessel related, cargo handling, estate expense, railways and management and general overheads excluding depreciation for the years 2013-14 to 2015-16 is allowed at 7% per annum over the estimates of the respective previous years. Accordingly, the modified total operating expenditure including management and general overheads excluding depreciation comes to ₹25,768.25 lakhs, ₹27,572.03 lakhs and ₹29,502.07 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

- (x). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The MOPT has clarified that the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) vide their letter no.PR-14019/5/2003-PG dated 14 March 2005 had issued revised guidelines. Accordingly, the life norms of fixed assets are adopted as per Companies Act for computation of depreciation. In case of fixed assets added during the year, depreciation is computed proportionately from the date of assets put to use. The approach adopted by the MOPT is found to be in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines of 2005. The port has excluded the depreciation on escrow account from the estimates. For reasons explained in an earlier paragraph, depreciation on Escrow account is added and is considered in the cost statement.

- (xi). The MOPT has estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) after excluding the interest income and also income from school transport charges, port employees transport charges, medical charges. The FMI estimated by the port is ₹221.84 lakhs, ₹221.85 lakhs, ₹660 lakhs and ₹650 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively. The exclusion of interest income on FDs is found to be in line with the approach followed by this Authority. However, in the cost statement prepared by us the income from school transport charges, port employees transport charges, medical charges, etc., are considered as part of the FMI income. The port has included income from dividend on GSL shares and interest on TDS receivable which are excluded in the cost statement prepared by us. Subject to above modifications, the FMI estimated in the cost statement is ₹217.50 lakhs, ₹207.49 lakhs, ₹609 lakhs and ₹609 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively.
- (xii). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) estimated by the MOPT is ₹6,109.00 lakhs, ₹7,392.50 lakhs, ₹9,134.53 lakhs and ₹10,204.28 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively. As stated earlier, the port has considered pension payments as well as contribution to the pension fund after excluding the income estimated from the special rate. The MOPT has clarified that the income received from the special rate to meet Pension levy is not sufficient to build-up the corpus required as per the actuarial liability towards the Pension. Therefore, Port is required to contribute annually from the General reserve of the port in addition to Pension levy to build up the corpus.

It is clarified that in tariff fixation exercise, pension either by way of annual contribution to pension fund or by way of actual payment is allowed as pass through.

In the instant case, the estimate of pension payment is allowed as an expense and hence contribution made to the fund considered by the MOPT is not allowed to be perpetuated in tariff in line with the approach followed by this Authority in other tariff cases.

Port has excluded Board's contribution to welfare fund, PFRDA, contribution to PT fund and treated as part of general overheads. These expense are allowed as expense and considered as part of FME.

Accordingly, the modified FME considered in the cost statements is ₹6,159.00 lakhs, ₹7,446.50 lakhs, ₹9,114.58 lakhs and ₹10,135.14 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively.

- (xiii). (a). The MOPT has proposed the additions to its gross block of assets for the years 2012-13 to 2015-16 to the tune of ₹69.21 crores, ₹120.79 crores, ₹51.70 crores and ₹59.50 crores respectively.

With reference to major additions to the gross block proposed during the year 2012-13 to 2014-15, it has indicated the updated completion date for the major projects which is summarised below:

Particulars	Expected date of completion / present status	Estimated cost (₹ in crores)
2012-13		
Capital Dredging	Completed 21.06.2012	6.83
Construction of RCC piles structure near berth No. 4	Completed 31.01.2012	12.35
Construction of Berth alongside breakwater	Completed 20.4.2012	45.00
Major additions for 2012-13		64.18
2013-14		
Capital Dredging for mooring area	Expected date – 31.12.2013	50.00
Harbour mobile crane	Expected date – 31.07.2013	31.06

Replacement of Receiving yard conveyor	Work awarded	33.46
Major Additions for 2013-14		114.62
2014-15 Projects		
Modernisation of MOHP		50.00
2015-16 Projects		
Modernisation of MOHP		58.00

Based on the status of the capex indicated by the port, the additions proposed to the gross block in the year 2012-13 to 2013-14 is accepted.

As regards, modernization of MOHP estimated in the year 2014-15 and 2015-16, the present status of these projects is not indicated by the port. GMOEA has argued that due to temporary reduction in traffic and uncertainty, revamping and major maintenance may not be considered in the tariff fixation process. The port has during the processing of the case submitted that Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) was installed in 1978/ 1979. Since plant is not safe to operate at 100% of the rated capacity, as advised by the technical consultant, it is operating MOHP at a rated capacity of 70% presently and has proposed to revamp the entire MOHP facility in a phased manner. It is understood that some of investment like replacement of receiving yard conveyor, etc., are part of the revamping of the MOHP. Since port has reported that it has initiated the process for few of the capex relating to revamping MOHP, it is not unreasonable to assume that the two other major investments estimated in the years 2014-15 and 2015-16 will materialise in this tariff cycle. Based on this assumption, the additions proposed in the year 2014-15 and 2015-16 is considered subject to one modification. As the port has not shown to have initiated any process on revamping of the MOHP estimated in the year 2014-15, it is deferred to the year 2015-16. Further, as stated in the earlier part of the analysis, part of the capex for revamping of the MOHP i.e. to the tune of ₹3600 lakhs is assigned to be met from the escrow fund balance. This will to some extent provide relief to users from increased burden in the tariff.

It is, however, during the time of next tariff review it is found that the capex estimated in 2014-15 and 2015-16 for revamping of MOHP has not materialised in this tariff cycle due to which port has gained any undue advantage, then in that event undue benefit so accrued to the port will be fully adjusted in the next tariff review.

- (b). The capital cost for HMC considered by the MOPT is ₹31.03 crores in the year 2012-13. It has not furnished any detailed working for arriving at the cost of ₹31.03 crores. Documentary support furnished by the port shows that the total cost of the HMC including freight is ₹27.46 crores. The capital cost of the HMC is, therefore, considered at ₹27.46 crores relying on the documentary proof submitted by the port. Consequently, the depreciation and the capital employed figures are modified to that extent.
- (c). The port has clarified that of ₹31.06 crores capital cost for the HMC considered in the cost statement, ₹13.00 crores is funded by the Government through non-refundable Grant-in-aid. It has forwarded copy of the letter dated 2 February 2012 from Government of India sanctioning grant-in-aid of ₹13 crores to meet the part of the capital cost of the Harbour Mobile crane. That being so, in assessing the overall cost position, return is not allowed on the part of cost of HMC that is funded by interest free non-refundable Grant-in-aid.
- (d). Subject to above modification, the net block of assets comes to ₹42,087.24 lakhs, ₹52,036.93 lakhs, ₹50,031.51 lakhs and ₹58,367.27 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively

- (e). The port has rightly not claimed return on the capex proposed to be met from the Escrow account in line with the stipulation in the tariff guidelines. The position in respect to the Capital Employed considered by us in the cost statement for the purpose of allowing return is given in the following table:

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2012-13 (Estimates)	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)	2015-16 (Estimates)
A.	Capital Employed at the end of the year	42,087.24	62,036.93	80,031.61	88,387.27
B.	Utilisation from Escrow A/c				
(i).	Assets funded from Escrow A/c at the beginning of the year	5222.64	5488.64	8834.64	8834.64
(ii).	Assets funded from Escrow A/c during the year	268.00	3348.00	0	3600.00
(iii).	Cumulative utilization of funds from Escrow Account	5488.64	8834.64	8834.64	12434.64
(iv).	Less Cumulative depreciation (opening)	818.58	1080.86	1484.00	1909.44
(v).	Less Depreciation during the year	282.30	403.14	424.44	450.03
(vi).	Cumulative depreciation	1080.86	1484.00	1909.44	2359.47
(vii).	Written Down Value of assets funded from Escrow A/c. (iii) - (vi)	4407.78	7350.64	6925.20	10075.17
(viii).	Written Down Value of HMC cost funded through Grant in aid received from the Government	0	1165.58	1031.16	896.74
C.	Balance capital employed qualifying for return (A - B (vii) - (viii))	37,679.49	43,520.71	42,075.15	47,395.36

- (f). The port has furnished the breakup of business assets, business related assets and social obligation assets which is relied upon. Consequent to modification in the estimation of capital employed, the classification of assets into three categories also stands modified.
- (g). The port has not estimated the working capital. It has clarified that the working capital is nil as the port collects amount in advance for the services rendered. Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the current liability at 2011-12 actuals, the working capital of MOPT becomes negative. As a result, nil working capital has been considered in the cost statements.
- (h). The designed capacity assessed by the port is 458.1 lakhs tonnes, 507.9 lakh tonnes and 507.9 lakhs tonnes for the three years 2013-14 to 2015-16 respectively. The port has assessed the overall capacity utilisation of the port including the operations of the BOT at 76%, 91% and 94% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively based on the designed capacity of the port and the traffic projections.

The major additions proposed to gross block are for revamping MOHP in a phased manner. The port has confirmed that revamping of MOHP is only replacement of existing old machinery and is not likely to increase the capacity of the port. The position reported by the MOPT is relied upon in this analysis.

In our analysis, the designed capacity excluding the capacity of the BOT operator indicated by the port at 447.99 lakhs tonnes, 492.81 lakh tonnes and 492.81 lakh tonnes is considered for the corresponding period.

Accordingly, the capacity utilization considering the designed capacity and the projected traffic exclusively of the port comes to 59%, 71% and 72% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

Since the capacity utilization is more than 60% for the years 2014-15 and 2015-16, the MOPT is entitled for full return on capital employed for these two years. It is seen that in the past period the capacity utilisation has been 129% and 94% in the years 2010-11 and 2011-12. The drop in capacity utilisation found from the years 2012-13 and 2013-14 is mainly due to drop in the iron ore traffic during these years. Recognizing that the reduced capacity utilization in these two years is on account of ban imposed by the Hon'ble Supreme Court in October 2012 on the iron ore mining operations which still continues and also bearing in mind that this event is beyond the control of the port, and also recognising that capacity utilization of 59% for the year 2013-14 is closer to the minimum capacity utilization of 60%, prescribed for claiming full return, full return is allowed to the port in the year 2013-14.

By way of abundant caution, it is clarified that this is not to be considered as a precedence for claiming full return in other cases where capacity utilisation is below 60%.

The port has computed the Return on capital employed at 16% for the entire capital employed. The rate of return fixed by this Authority for the cases to be decided in the year 2013-14 is 16% for business assets and Risk free rate is 8.33% for business-related assets. Hence the maximum permissible return of 16% for business assets and 8.33% for business related assets are considered for all the years 2013-14 to 2015-16. No return is allowed on social obligation assets as per the tariff guidelines.

- (xiv). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified consolidated cost statement for the port is attached as Annex - III and the modified cost statements for the different main activities/ sub-activities are attached as Annex - IV (a) to (d) respectively. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements for the port as a whole and different main activities are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (₹ in lakhs)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income				Average Surplus/ Deficit %
	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	
(i). Port as a whole	3344.97	4603.75	4188.97	11837.69	-838.70	-860.53	-668.58	-3007.81	-24.79%	-18.69%	-15.94%	-17.80%	
(ii). Cargo handling activity	17088.32	26479.88	21128.88	64697.08	-4384.27	-3283.44	-5288.80	-12956.51	-27.36%	-12.39%	-25.00%	-21.25%	
(a). Ore	10834.84	12808.10	13478.25	37121.19	-4873.64	-4383.28	-5647.42	-14864.34	-45.20%	-34.08%	-40.83%	-40.36%	
(b). General	1183.36	1679.81	1834.32	4697.49	-1720.07	-1488.38	-1891.34	-4100.79	-146.83%	-88.71%	-107.43%	-110.39%	
(c). Warehouse	180.88	184.17	187.41	552.46	-88.48	-44.38	-44.88	-177.74	-49.48%	-24.10%	-24.78%	-32.77%	
(d). POL	1822.48	1188.44	1384.79	4395.71	387.03	836.17	588.30	1811.50	21.29%	70.80%	42.42%	44.83%	
(e). CHLD	3683.87	4885.42	4828.88	13398.17	1678.95	2685.86	1888.48	6253.29	45.55%	57.20%	45.35%	51.07%	
(iii). Vessel	8888.33	10843.80	10881.38	30613.51	-7333.38	-8381.80	-7187.37	-23902.55	-83.33%	-76.88%	-66.14%	-75.33%	
(a). Berthing	3348.81	3888.03	3813.47	11050.31	-1788.88	-1093.28	-1283.84	-4165.99	-53.11%	-28.04%	-33.39%	-37.17%	
(b). Pilotage	3780.83	4888.37	4783.41	13452.61	-3232.08	-2833.83	-3424.53	-9500.44	-85.47%	-58.22%	-71.88%	-75.14%	
(c). Port service	1888.88	2078.00	2078.38	5945.26	-2181.28	-1820.48	-2070.88	-6072.64	-115.23%	-88.31%	-98.74%	-100.89%	
(d). Water Supply	128.88	128.88	128.88	386.64	-348.18	-402.15	-438.42	-1188.75	-270.88%	-311.75%	-340.88%	-307.88%	
(iv). Railway	5088.08	8888.08	8773.08	17749.24	3112.13	3818.30	4871.81	11802.24	61.15%	64.80%	67.80%	64.75%	
(v). Estate	2443.44	3080.31	3085.18	8608.93	818.80	1627.01	848.78	2494.59	33.37%	54.00%	50.88%	46.08%	
(vi). Port as a whole excluding railway	2836888	34138.78	38088.07	69805.93	-11111.83	-8818.33	-11548.10	-31578.26	-40.19%	-25.85%	-30.88%	-32.34%	

- (xv). The cost summary given in the table above clearly indicates that the port as a whole will be in deficit to the extent of about ₹200.71 crores for the three years period under consideration at the existing level of tariff including the railway activity. Excluding the surplus in the railway activity, the port is in deficit to the extent of ₹315.70 crores for the three years period.

Clause 2.11.6. of the tariff guidelines specifies that the financial position of the port as a whole and for each activity / sub-activity is to be considered while determining the extent of tariff revision. At the MOPT some of the activities like the CHLD and POL are reporting revenue surplus position while the rest are in deficit. Therefore, while determining the tariff increase in the deficit making activities the flow of cross-subsidisation needs to be recognised. In this context, it is to be mentioned that though there is a need for phasing out the cross-subsidisation, a sudden withdrawal will have adverse tariff impact on certain activities. For the time being, this Authority has decided to contain the cross-subsidisation by not permitting any tariff increase in the surplus making activities without resorting to a reduction of tariff in such activities. Incidentally, the MOPT has also proposed status quo in the tariff of POL and CHLD which reflect revenue surplus position.

Based on the cost position reflected in each of the activities, this Authority decides to allow tariff increase in some of the major deficit activities leaving some revenue gap uncovered as explained below:

(a). Cargo handling activity:

➤ Ore handling activity

The port has proposed 40% increase in the tariff of MOHP and ore handling elsewhere. It is stated here that the assessment of tariff increase in ore handling segment is always done in a comprehensive manner in the past tariff revision cases. The same approach is followed. The ore handling activity reflects a deficit of about 40.36%.

Recognising the deficit reflected in the iron ore handling segment, and also considering that MOPT is proposing major capex to revamp the MOHP facility in this tariff cycle, the tariff increase of 40% proposed by the MOPT on all charges recoverable under iron ore handling activity is found justified. It is relevant here to point out that the iron ore handling charges of MOPT has not been revised upwards for the reasons recorded in the respective tariff Orders since the year 2000 and first increase since the year 2000 was granted only in the year 2010 Order.

➤ General cargo and warehousing:

The port has proposed 40% increase handling general cargo and warehousing charges. The cost statement of warehousing activity reflects a deficit of 29% and the general cargo activity is in deficit of 110%. Since the deficit in general cargo handling activity is substantial and also recognising that the warehousing activity complements the cargo handling service which shows a deficit more than 40% except POL and CHLD, it is justified to allow proposed increase of 40% in the warehousing charges as well as the general cargo handling activity.

➤ POL and CHLD:

These activities are in revenue surplus position. Hence, status quo is maintained as proposed by the port.

(b). Vessel related charges:

➤ The MOPT has proposed 50% increase in vessel relating charges viz. port dues, pilotage, and water supply except berth hire. In the cost statement filed by the port, as stated earlier, the port had estimated the income from license fee from BOT operators under the berth hire charge and the cost statement filed by the port reflected a marginal average deficit of 5%. In the modified cost statement prepared by us for reasons already explained, the income from licensee fee is captured under the estate activity and the berth hire activity reflects a deficit of 37% for three years.

➤ Most of the users have requested not to increase the vessel related charges or moderate the tariff increase proposed by the port. However, recognizing the overall deficit of 69% in the vessel related activity there is a case to increase the vessel related charges.

The different sub-activities under the vessel related activity including berth hire activity report different levels of deficit. The combined estimated deficit under port and dock activity is about 69% for the three years under consideration. Of the three main sub-activities under the port and dock activity, the sub-activity concerning port conservancy and services reports a huge deficit of 107% whereas the other two sub-activities viz., berthing and pilotage, report a deficit of 37% and 73% respectively. Generally, any vessel calling at the port essentially pays port dues, pilotage and berth hire. Since the effect of all the sub-activities is to be met by the common user group i.e. vessel, it is not found necessary to consider different rate of increase in individual sub-activities. Considering the overall deficit in the vessel related activity and the flow of cross-subsidisation between the activities and bearing in mind that most of the users have raised objection on steep increase proposed in the vessel related charges, 30% across-the-board increase is granted in the vessel related services.

➤ The tariff guidelines envisage prescription of berth hire in single slab. In case of MOPT, berth hire is prescribed in two tier slab. During the last tariff revision, the MOPT had submitted that further rationalisation would not be possible perhaps due to adverse impact of certain segment of vessel. It is noteworthy that none of the users during the last tariff revision and in the current tariff revision exercise have demanded berth hire in single slab. At some other ports, this Authority has exercised its discretion and permitted levy of berth hire in more than one slab in view of the difficulties reported. Hence, the existing two-tier berth hire structure is allowed to continue.

➤ The port has proposed deletion of the existing note no. 14 relating to prescription of Efficiency Linked Tariff Scheme. The port has clarified that the Efficiency Linked Tariff Scheme introduced by TAMP was with reference to MOHP which was installed in 1979. This plant has outlived its economic life and therefore expecting the old machinery to perform at optimum level may not be reasonable. It has, therefore, requested that Efficiency Linked Tariff Scheme may be deferred till plant is refurbished. In view of the submissions made by the MOPT and also recognizing that none of the users including the GMOEA have raised any objection on discontinuing of the ELT scheme, this scheme is temporarily discontinued in the current tariff cycle. The port is advised to

include the ELT scheme while formulating the proposal for next tariff revision taking into consideration the modifications envisaged in the ELT scheme in the view of completely revamped facilities at the MOHP.

(c). Estate Rentals:

The proposal of the Port seeks 40% increase in the existing Estate Rentals perhaps to partly compensate the revenue deficit of 61% estimated in the concerned activity. In the cost statement prepared by us estate activity reflects a revenue surplus of 29% on an average for three years.

The proposal of the port seeking revision in the estate under the general revision proposal is not in line with the land policy guidelines. The port trusts are governed by the land policy guidelines issued by the Government from time to time for revision of estate rentals. This position has already been brought out to the MOPT during the tariff revision of 2002, 2006 and 2010 Order.

The MOPT had filed a separate proposal in January 2012 seeking revision of estate rentals following the land policy guidelines of the Government. This Authority has vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 8 May 2012 revised the estate rentals of the MOPT lands following the land policy guidelines. The rates prescribed in the said Order are valid for five years period from the date of implementation of the Order i.e. till the year 2017.

In view of the above, the proposal seeking revision in estate rental is rejected.

(d). The port has rightly not proposed any modification in the railway related tariff as it does not fall within the jurisdiction of this Authority.

- (xvi). The MOPT has stated that it has recently constructed Berth no. 4, Break water Mole and Break Water Berth particularly to handle non-cargo vessels at a total cost of ₹101 crores. Accordingly, berth hire charges has been proposed at \$0.0607 per GRT per hour for foreign going vessels and ₹1.88 per GRT per hour for coastal vessels, irrespective of size of the vessel, in the Scale of Rates. The original proposal furnished by the port contain detailed working for computation of arriving at the proposed berth hire charge. The port has considered depreciation on the asset cost, repairs and maintenance cost at 1% of the Gross block and 16% return on the capital employed of the relevant assets. The total revenue requirement to recover average cost plus 16% ROCE is estimated at ₹1686.76 lakhs per annum after excluding the income estimated from passenger levy. This is estimated to be recovered over total berth occupancy of 588.198 lakh GRT hours and taking into consideration the coastal concession applicable to coastal vessel. Relying on the cost calculation and recognizing that none of the users have made any adverse comment on the rate proposed by the port, the berth hire charge proposed for new berths is approved. The additional income estimated by the MOPT is considered in the financial model to bridge the overall deficit in the port.

- (xvii). The MOPT has stated that cargo at Berth nos.10 and 11 is presently handled by using ship gears, due to which the throughput at these berths is comparatively low. It has, therefore, been decided to procure 100 MT Harbour Mobile Crane (HMC) at Berth no.10 and 11 to handle export/ import cargo. The port has proposed hire charges for handling dry bulk, break bulk and other cargo at ₹48.58 per tonne, ₹101.20 per tonne and ₹161.93 per tonne respectively adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines. It is seen from the working furnished by the port forming part of the original proposal that the norms and approach adopted

by the port for estimating the cargo-wise capacity of the HMC and for estimating the cost is in line with the norms and approach adopted by this Authority while determining the hire charge for HMC at New Mangalore Port Trust, Paradip Port Trust, V.O. Chidambaram Port Trust for 100 Tonne HMC. The cost computation furnished by the port is relied upon and accepted subject to following modifications:

- (a). In the cost calculation furnished for arriving at the proposed rate for hire charge for HMC, the MOPT has considered capital cost of 100 Tonne at ₹3691.73 lakhs. In our analysis total capital cost for HMC is considered at ₹2746.26 lakhs based on documentary proof as stated earlier. It is relevant to mention here that though in the overall cost position, the part of capital cost of HMC funded by the Government is excluded for computation of return, while arriving at the individual cost for hire of 100 Tonne HMC, return is computed on the average net value of assets for three years on the premise that the users should pay for hire of harbor mobile crane irrespective of the funding arrangement followed by the port. It is not found unreasonable to allow the port to recover the overall cost and maximum return permissible by it from users for hire of HMC.
- (b). The port has assumed consumption of fuel by MHC at 70 litres per hour as estimated in the case of fixation of hire charge for 100 tonne HMC at PPT, VOCPT and NMPT. The unit cost of fuel considered by the MOPT at ₹47 per litre is updated to ₹52.76 per litre prevailing at the time of this analysis.
- (c). The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1%, respectively of the capital cost of the HMC as per the norms prescribed in the guidelines of 2008. This is in line with the approach followed in fixation of hire charge for HMC at other Major Ports and hence considered subject to applying these norms on the modified capital cost. Depreciation is estimated at 10.34% of the modified capital cost of the HMC as per the rate prescribed under the Companies Act, 1956.
- (d). ROCE of 16% on the average Written Down Value of the MHC for the three years period is considered based on the decision of this Authority to allow 16% return on investment for the tariff cases to be decided in the year 2013-14.
- (e). The MOPT has considered the effect of ratio of foreign/ coastal cargo while arriving at the final rate for HMC. The same ratio is maintained in our calculation as well.

The total estimated annual revenue requirement of operating MHC is ₹1082.31 lakhs which is aggregate of operating cost of crane ₹733.78 lakhs plus 16% return ₹348.53 lakhs. Hire charge for MHC is arrived for broad cargo groups with reference to their respective standard capacity.

- (f). The port has arrived at hire charge for broad categories of cargo with reference to the standard capacity of the HMC in line with the approach followed in the case of determining hire charge of HMC in NMPT, PPT and VOCPT.
- (g). The cost statement of the MOPT for hire of HMC has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement for HMC is attached as Annex - V. The rate per tonne for use of MHC for foreign cargo works out to ₹37.87 per tonne for dry bulk cargo, ₹87.97 per tonne for handling break bulk and ₹126.27 per tonne for other cargo to achieve the estimated annual revenue requirement of ₹1082.31 lakhs for the respective cargo group as against per tonne rate proposed by MOPT at

₹48.58 per tonne for dry bulk cargo, ₹101.20 per tonne for handling break bulk (steel and bagged cargo) and ₹161.93 per tonne for other cargo to achieve the estimated annual revenue requirement of ₹1387.94 lakhs for the respective cargo group.

- (h). In the working furnished for arriving at the proposed rate for HMC, the port has indicated the proposed rate linked to the performance of the HMC. In the performance linked tariff it has provided for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark in line with the performance linked tariff prescribed for hire of HMC in the NMPT, PPT, VOCPT. In the draft proposed Scale of Rates, however, such performance linked tariff is not found to have been incorporated. The tariff approved for HMC is prescribed linked to performance as furnished by the port in its working which is found to be in line with the performance linked tariff prescribed at the other ports.
- (xviii). The total revenue impact of the tariff increase allowed as discussed in the above paragraph is estimated to be around ₹277.68 crores for the three years under consideration assuming the increased tariff will become effective from 1 August 2013. As mentioned earlier, tariff increase is allowed by leaving a fraction of total deficit uncovered for the reasons given in the subsequent part of this Order. The deficit left uncovered to the extent of ₹38.03 crores can be met by the port from revenue likely to arise from modifications like rationalisation in anchorage fee, wharfage for new cargo like steel, hire charge from HMC and few handling equipment which are approved for which revenue impact is not furnished by the port.
- (xix). Pension Levy
- (a). In the tariff order of 2006, this Authority had initially accorded approval to a special levy at the rate of 7% on all revenue earning activities (excluding railway related charges) to build up a pension fund to meet the pension liability of the port.
- This Authority in the last tariff revision in June 2010 had observed that the MOPT had not furnished any separate audited accounts of the pension levy. Based on actuarial valuation of the pension liability indicated at ₹522 crores as of 31 March 2009 as against accumulation in the pension fund of ₹229 crores, the prevailing special rate of 7% was allowed to continue.
- (b). It is observed that Pension fund accounts is maintained and the position is reported in the Annual Accounts of the port. The port in its original proposal has submitted that the actuarial valuation of Pension Fund liability as on 31 March 2012 is ₹680.98 crores. As against that the balance in Pension Fund as on 31 March 2012 is ₹365.67 crores. These figures match with the figures reported in the Audited Annual Account for the year 2011-12. The port has subsequently updated the actuarial valuation towards the pension liability as assessed by the actuarial valuer as on 31 March 2013 at ₹996.26 crores which is substantiated with copy of the report of the Actuarial and hence is relied upon. The provisional Pension Fund balance is assessed at ₹414.00 crores which is also relied upon for the purpose of this analysis.
- (c). In view of wide gap in the Pension Fund Balance and Pension Fund liability as per the actuarial valuation, the MOPT has proposed to increase the existing special rate from 7% to 12% to augment the balance in the Pension Fund. The MOPT has, however, not furnished detailed working for arriving at the proposed rate of 12% special rate as against the existing special rate of 7%.

- (d). The port has not considered interest likely to accrue on the pension fund balance for the next three years. In our analysis the prevailing rate of interest of 9% is considered for the next three years.

The revenue likely to be generated at the existing rate of 7% till the time the revised rate likely to be implemented by say July 2013 is also considered in our analysis.

- (e). The cost statement for railway activity for the past period 2010-11 to 2012-13 furnished by the port shows a total net surplus of ₹56.59 crores. The cost statement for railway activity for the years 2013-14 to 2015-16 furnished by MOPT and modified in line with the analysis explained reflects a net surplus ₹114.99 crores. Recognising that the shortfall in the Pension Fund to meet the liability is significant, it is not found unreasonable to consider the total revenue surplus in the railways activity for the years 2010-11 to 2015-16 to the tune of ₹172.78 crores to meet the short fall in the Pension Fund.
- (f). Further, considering the quantum of the shortfall in the Pension fund is significant, it is found appropriate to spread the recovery of the shortfall in pension liability over a longer duration say three cycles as done in the case of the Kolkata Port Trust in its last tariff revision Order No.TAMP/6/2010-KOPT dated 29 November 2010 so as to reduce the impact of burden on users.
- (g). Accordingly, the shortfall in the Pension Fund Liability and the recovery proposed to be made in this cycle is estimated below:

(₹ in crores)

(a).	Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2013	996.26
(b).	Balance in the Pension fund as on 31 March 2013	414.00
(c).	Shortfall in Pension Fund (a-b)	582.26
(d).	Less: Levy estimated to be collected from April to July 2013 (4 months) at the existing Rate of 7%	7.96
(e).	Less: Surplus in the Railway activity for the years 2010-11 to 2012-13 as estimated by MOPT adjusted to meet the short fall in the Pension fund	56.59
(f).	Less: Net Surplus estimated in the Railway activity for the years 2013-14 to 2015-16 adjusted to meet the short fall in the Pension fund	114.99
(g).	Less: Interest @ 9% say likely to accrue for the next three years	111.78
(h).	Short fall in the Pension fund (c-d-e-f-g)	290.94
(i).	Short fall in the Pension fund estimated at (h) is proposed to be recovered from say three cycles, then the recovery to be made in this cycle	96.98

- (h). After considering increase granted over the existing cargo / container related charges and vessel related charges, and new tariff items approved, the total operating income of the port for the period from August 2013 to March 2016 works out to ₹1116.15 Crores.

If the MOPT has to realize the sum of ₹96.98 crores towards pension fund during the corresponding period, then the MOPT has to charge special rate of 8.7% on the revised cargo/ container and vessel related charges. Thus, for the present, the MOPT is authorised to charge a special rate of 9% in the current tariff cycle and the position may be reviewed at the time of the next revision of its Scale of Rates.

- (i). The port is advised to maintain a separate account of the pension fund and furnish the audited details of the fund for scrutiny at the time to next review.
- (xx). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed by the port at 13.75% as prescribed in the existing SOR. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 14.45%. Accordingly, the rate of penal interest is modified to 16.45%.
- (xxi). The existing SOR of MOPT exempts levy of port dues on pleasure yacht. The port has proposed to delete this item from the basket of items exempted from levy of port dues. When sought clarification the port has clarified that pleasure yachts have been considered under separate classification and composite charge has been proposed.

It is relevant to state here that as per Section 48 of the Indian Port Trust Act, port dues is not chargeable on any pleasure yacht. That being so, the proposal of the port to delete pleasure yacht from the exemption list of port dues is not found to be in line with the provisions of the Indian Port Trusts Act and hence cannot be accepted. In case of other Major ports like Mumbai Port Trust, Cochin Port Trust, etc., also the pleasure yacht is shown under exemption category from levy of port dues. The existing provision exempting pleasure yacht from levy of port dues is retained.

- (xxii). The existing note (1) states that port dues shall be levied on each entry of a vessel except transhipper where the levy shall be once in thirty days. The port has proposed to extend this provision to floating crane as well. The proposed modification is approved.

The port has now proposed to introduce a condition under note (1) stating that in case vessel stays in the port for more than 30 days then additional port dues equivalent to each entry of vessel shall be levied for every thirty days of stay in the port. The port has not furnished any justification for the proposed modification in the Scale of Rates. The proposal to levy additional set of port dues if vessels stays beyond 30 days is not in line with the prescription in any other Major Port Trusts. It has to be recognised that port dues is a levy for entry of vessel in the port. In view of the above position and in the absence of any justification for the proposed modification, the proposal to levy additional port dues equivalent to each entry if vessel stays in the port for more than 30 days is not accepted.

- (xxiii). The existing SOR prescribes uniform berth hire for berth nos.7, 10 and 11. The port has deleted berth no.7 from the schedule because this berth is handed over to Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTL) who are likely to commence operations in the year 2013-14. The proposed modification is, therefore, accepted.
- (xxiv). The existing Scale of Rates prescribes separate anchorage charges for vessels engaged in loading/ unloading operations or embarking/ disembarking passengers and vessels not engaged in loading/ unloading operations of cargo or embarking/ disembarking passengers. For vessels not engaged in any operations, the existing unit of levy is prescribed on hourly basis without any linkage to GRT of vessel. The MOPT has now rationalised the rates and proposed uniform anchorage charges on per GRT per hour basis to cover all type of vessels irrespective of operations carried out by such vessel.

At the proposed rationalised rates, the increase on vessels engaged in loading/ unloading operations at East of Break water will be 12.36%, and for vessels anchored at West of Break water it will be 20.96%.

GMOEA and few other users have stated that at the proposed rate the increase would be steep for vessels not engaged in loading / unloading operations. The MOPT has clarified that the existing rates prescribed on hourly basis are too less to discourage vessels parked at the anchorage without cargo handling operations which has an impact on the efficiency of the Port. The proposed rationalisation is mainly to discourage idling of vessels at anchorage. It has further submitted that as per the existing SOR anchorage fee is applied uniformly irrespective of the size of the vessel for vessels not engaged in any operations. This is injustice to smaller vessels who pay same as the bigger vessel as the rate is not linked to the GRT of the vessel. Based on the justification and clarifications furnished by the port and also recognizing that berth hire activity shows an average deficit of 37%, the proposed rationalisation in anchorage charge is approved.

The port has clarified that the total income under this sub-head will not change even if proposed rationalization is considered. It is difficult to accept the argument that no additional income will accrue on account of the proposed rationalised structure. The additional income on account of rationalisation in anchorage fee is expected to compensate the deficit left uncovered by tariff increase.

- (xxv). The port has proposed to delete the existing note no. 6 relating to payment of additional charges on any barge which do not vacate the jetty within 15 minutes of completion of unloading vessels. The MOPT has clarified that the existing note is proposed for deletion on account of operational difficulties in monitoring movements of barges berthed. Based on the clarification furnished by the port and also recognising that port has not been levying the subject charges, proposal of the port to delete the existing note is accepted.
- (xxvi). The existing SOR prescribes charges for supply of water to vessels at berth and supply of water to vessels by barges. The port has proposed to delete the tariff for the latter part. It has also proposed to delete the other charges like cancellation of water supply after barges has left station and detention charges for water barge. The port has clarified that the facility of supply of water through port water-barge has been discontinued and has been contracted and, therefore, it has proposed for deletion of these tariff items from the draft Scale of Rates. In this context it is relevant to state that the mandate of this Authority is to determine tariff and conditions with reference to the services offered by the Major Port Trusts or any other person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act at or in relating to the port or port approaches. It is understood that the service relating to supply of water through barges which was being provided by the port has been outsourced. This service falls under Section 42 of the Major Port Trusts Act, hence there is no doubt that fixing tariff for water supply by barges even if it is provided by outsourced service provider need to be regulated by TAMP. As per Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates have be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. The MOPT is, therefore, advised to file a proposal seeking approval of a common ceiling rate in accordance with Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005 within three months from the date of notification. Till such time, the existing rate without any increase is allowed to continue.
- (xxvii). (a). In the existing SOR, wharfage rate for granite and marble is prescribed under two categories viz. blocks undressed at ₹15 per tonne and for blocks dressed, sculptured or engraved at ₹30 per tonne. In the proposed Scale of Rates, the MOPT has proposed a single wharfage rate of ₹42 per tonne for granite and marble. It has clarified that port handles granite/ marbles only dressed or engraved form. Therefore, in order to avoid ambiguity, the existing classification of two categories is deleted and a single rate is proposed. In view of the clarification furnished by the port,

the proposed modification is accepted and tariff increase at the level allowed for general cargo is allowed. Accordingly, the wharfage rate for granite and marble is approved at ₹42 per tonne as proposed by the port applying 40% increase in the existing rate for granite and blocks (dressed).

- (b). The MOPT has introduced levy of wharfage charges on steel pipe at ₹84/- per MT. The port was requested to furnish detailed workings to arrive at the proposed wharfage rate along with year wise additional income that may accrue from this item. The MOPT has clarified that the separate detailed working has not been done.

Steel pipes, Import and export cargo were recently handled at its port. Since there is no specific wharfage charges for this commodity, this item is classified under unspecified cargo and wharfage rate of ₹30 per tonne was levied under the prevailing arrangement. Recognising that the steel pipes handled are of different size/ dia and considering the specific type of cargo, output of commodity handled per shift/ per hook, it has stated that ₹60 per tonne is proposed for steel pipe. It is observed that in the draft Scale of Rates the wharfage rate for steel pipe is proposed at ₹84/- per tonne.

In the absence of detailed working provided by the port, clarifications furnished by the port that the proposed rate comes to ₹60 per is relied upon. In fact the reference of the wharfage rate of Paradip Port Trust at ₹51/- per tonne indicated by MOPT is also not very different from the rate proposed by the port. Accordingly, wharfage rate for steel pipe is approved at ₹60/- per tonne.

- (c). The port has proposed to introduce a note stating that pleasure yachts, boats and other small crafts arriving as cargo will be charged ad-valorem rate. The port has clarified that in the absence of regular tariff, it is difficult to fix rate which was being questioned by the trade. Therefore, rates on ad-valorem basis are proposed. It has also proposed to introduce ad-valorem wharfage rates for break bulk cargoes under Section G of Part II of the proposed Scale of Rates. The MOPT has contended that ad-valorem rates are still valid in some of the major ports and hence it is proposed in its port where the revenue is very meager.

In this regard, it is relevant to mention here that Clause 4.2.2 of the tariff guidelines of 2005 stipulate phasing out of the Ad-valorem rates from the Scale of Rates of the port trusts. In other major port trusts also where such ad-valorem rates already exist, this Authority has been emphasizing on phasing it out a gradual manner. In such a scenario, introducing ad-valorem levy in the Scale of Rates of MOPT is not found to be appropriate. The port is, therefore, advised to file a proposal for specific wharfage rate for such cargo items based on the cost involved for handling such items instead of proposing ad-valorem rate. Till such time, the levy of wharfage for such cargo as per the existing system is allowed to continue.

- (xxviii). The MOPT has proposed to introduce Monsoon levy of ₹50/- per tonne on cargo handled at Mooring Dolphin during the period from 1 June to 30 September on non-regular users/ new exports. The MOPT has clarified that though Mooring Dolphins were constructed at the demand of the trade; the trade uses these facilities only when it suits them. There are irregular exporters who used the services of Panjim port during fair season and shift to Mooring Dolphins during monsoon due to safety factors. Due to this, regular users of the port are put at a disadvantageous position. Therefore, in consultation with the trade and with their consent port has decided to charge monsoon levy only on those users who do not

use the port during fair season upto thresh-hold limit. The port has submitted that the trade has no objection to pay monsoon levy and it is agreed by the users. A copy of minutes of meeting with the users have been forwarded by the port.

The port has not furnished any basis for arriving at the proposed rate despite request. It has to be recognised that the port is not providing any additional service for levy of the proposed rate but it appears to be of penal nature on the trade if they do not avail the facility of the port. Though the port has stated that the users have consented the proposed rate, from the minutes of the meeting with users attached it cannot be concluded that it includes the views of the affected parties i.e. non-regular users and new exporters. Even the GMOEA has requested to withdraw levy of the proposed rate. The proposed rate discriminates among users availing / not availing regular service of the port. This Authority has not approved such rate in the past in case of any other Major Port Trusts/ Private terminal. In view of the position explained above, this Authority is not inclined to approve the proposal of the port for levy of monsoon charge.

It is understood that the MOPT has already started levying Monsoon levy at the rate of ₹50/- per MT from 16 June 2011 onwards based on a circular issued to the trade. As per Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port is to submit a suitable proposal. With the submission of the proposal, the port can levy the proposed charges on an adhoc basis till the rates are finally notified, provided the adhoc rate is derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo and it is mutually agreed upon by the Port/ terminal and the concerned users.

Levy of monsoon charges by the MOPT from 16 June 2011 is not found to be in line with the stipulation contained in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005 as the rate is not derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo. Even though port has stated that the proposed levy has the consent of users it is seen that GMOEA has requested to withdraw the proposed levy which is not with the approval of TAMP. Hence this Authority is not in a position to ratify the action of the port of levying the proposed charge which is not in line with the said clauses in the guidelines.

- (xxix). The port has not prescribed the concessional wharfage rate applicable for Mineral oil under schedule II, Part – II Cargo Related Charges under Section A – Wharfage Charge. The concessional rate applicable for Mineral oil is prescribed as per the Government guidelines in this regard. The existing note under this schedule that the POL products will not be entitled for coastal concession as per the Government guidelines in this regard in the wharfage rate is retained.
- (xxx). The port has proposed a new note no. (5) under Schedule IV under Section A of Part II stating that handling charges is a composite charge for unloading of cargo on plot at MOHP, stacking and loading of cargo into ships. The MOPT has explained that the proposed note is introduced only with a view to make clear the services rendered under the composite charge. Based on the clarification furnished by the port, introduction of the proposed note is approved.
- (xxxi). When pointed out to the MOPT that it has not proposed any increase in storage rates of some of the import/ export cargo prescribed under Section C and D of Part II as against 40% increase otherwise proposed in storage charge, the MOPT has clarified that the general upward revision in rates proposed by the port may be applied to all the items in the storage rates. In view of the clarification furnished by the port, all the items under storage charge are revised upwards by 40% in line with the decision to allow 40% increase in the warehousing activity and general cargo.

- (xxdii). The port has proposed to delete the rent on plots for storing bauxite under the existing Schedule I(B) under Section D of Part II. It has clarified that the port has shifted to per tonne basis instead of area basis for all bulk cargo and only Bauxite was inadvertently left out in the existing SOR. The deletion proposed by the port is accepted in view of clarification furnished by the port.
- (xxdiii). The draft proposed Scale of Rates include hire charges for some additional cargo handling equipment such as 10 Tonne Dal Crane, 11 Tonne ACE Crane, 45 Tonne Omega Mobile Crane and 75 Tonne TIL Crane under the existing Schedule I under Section C of Part IV. When requested port to furnish detailed workings to arrive at the proposed hire charge for each of the new equipment in the said Schedule along with additional income likely to accrue, the MOPT has clarified that all these are old cranes procured by the port. These are normally used for the repairs and maintenance of Ore Handling Plant. Occasionally, whenever, repair and maintenance work is outsourced to the contractors, these cranes are hired to the private parties. It has clarified that these cranes are not used in normal cargo operation of the port. The port has stated that hiring of these equipment is not frequent and hence revenue is meagre. The revenue earned from hire charges of cranes for the year 2012-13 is reported at ₹5.99 lakhs. Based on the clarification furnished by the port and recognising that none of the users have raised any objection, the proposed hire charge for these equipment are approved.
- (xxxiv). (a). The hire charges for Reach Stacker is prescribed on per move basis and per shift of 8 hours in the existing SOR. The MOPT has proposed to delete the levy based on per shift of 8 hours. It has clarified that the container yard management in port has been out-sourced. The charges on per move basis is used. Users do not hire on per shift basis and hence hire charges on shift basis is proposed for deletion. In view of clarification furnished by the port, the proposal for deletion of hire charge for reach stacker on per shift basis is accepted.
- During the processing of this case, it is observed that the port has outsourced few services like supply of water to vessels by barges, reach stacker etc. However, tariff arrangement proposed for few such services is not found to be in line with the provision prescribed in Chapter 7 of the 2005 guidelines. The port is advised to examine the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act which are offered by any service provider authorised by the port and initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.
- (b). The existing Scale of Rates prescribes supply of electricity charges at ₹4.25 per unit subject to rate applicable as modified by Government of Goa from time to time. The port has proposed rate as notified by the Government of Goa/ RSPC rate from time to time plus 20% overheads. The existing arrangement is approved in the absence of justification from the port and also recognizing that the overall financial position includes overheads which is considered for arriving at the financial model for determining the tariff increase.
- (xxv). The existing Scale of Rates prescribes charges for entry of Trucks in Harbour area. In the proposed Scale of Rates, the tariff for this item is deleted as port has mechanized issue of harbour entry permits for which separate charges have been fixed based on the investment. Hence to avoid duplication, the tariff for this item in the existing SOR is proposed for deletion which is accepted.
- (xxvi). (a). The charges for Hire of Launches for transporting personnel, provisions, spares etc. is proposed to be deleted. The MOPT has clarified that it does not provide the services of hire of launches for transportation of personnel and provision. Therefore, the proposal for deletion of tariff for this item from the existing Scale of Rates is accepted.

- (b). The MOPT has sought 50% increase in the hire charges for launch and dumb barge. It is understood that income from this service is captured under Port and Dock Activity. 30% increase in tariff for this item is, therefore, allowed restricting it to the level of increase allowed in the vessel related activity.

(xxxvii). This Authority vide Order No.TAMP/30/2011- MOPT dated 2 May 2012 had approved charges for use of transhipper / floating crane provided by authorised private operators for cargo operations. The proposed SOR do not include the rate approved by this Authority in the said Order. The rate approved by this Authority in the tariff Order dated 2 May 2012 for use of transhipper / floating crane provided by authorised private operators for cargo operations are incorporated in the revised Scale of Rates.

(xxxviii). The MOPT has proposed to introduce 'Congestion charges' in the proposed Scale of Rates at ₹10,000 per entry for barges/ craft, going to private shipyards upto 500 GRT size, for pleasure yacht and for rigs at ₹1 lakh per day, on vessel to Western India Shipyard Limited at ₹1 per GRT/ hour, for casinos ₹2 lakhs per day and for new vessel built in GLS and other shipyards for refitting at ₹50,000 per entry to ₹1,50,000 per entry depending on the size of the vessel. The port was requested to furnish detailed workings to arrive at the proposed congestion charges for each type of vessels and justify the proposed rate bearing in mind the stipulation contained in Clause 2.11.1 of the tariff guidelines of 2005.

The port has stated that within the limited area, floating crafts park the vessel in the East of Breakwater for safety reason and there are lot of movements of crafts like barges and fishing vessels in addition to vessels carrying cargo. They occupy valuable port area and create problem for operation of cargo vessels. In order to discourage these vessels which hinder the movements by parking in the water area, the port has proposed this charge steep as the same is penal in nature. The port has stated that proposed charges is mainly to discourage parking of non-cargo vessels for longer period and to assist in smooth handling of cargo vessels. The port has stated that charges are not introduced with intention of revenue generation but only to facilitate movement of cargo vessels.

Firstly, recognizing the present traffic scenario at the port and also recognising steep reduction in the cargo and vessel traffic projection by the port in the years 2012-13 and 2013-14 in view of Supreme Court ban on iron ore mining operations, it is difficult to accept the argument of the port that there is congestion in the port affecting the handling of cargo vessels.

The port has not furnished the basis for arriving at different rate for different categories of vessels and the reasons for proposing different unit of levy such as 'per entry', 'per day', 'per GRT/ hour' basis for different categories of vessel. In view of the position explained above, this Authority is not inclined to approve the proposal of port for levy of congestion charge in its present form.

Notwithstanding the above it is fully admitted that these vessels which occupy port waters should pay the port as port water area is a limited resource. The existing SOR already prescribes anchorage charge for stay of vessel at the port. This is proposed to be rationalised and the rationalised anchorage fee is approved by this Authority. With this modification, it is felt that few categories of vessels will be discouraged from over staying at the port. Still if the port is of the view that separate rate need to be prescribed to act as a deterrent from stay/ over stay of vessel then it may propose rate on more scientific basis with proper justification.

(xxxix) The validity of the existing Scale of Rates of the MOPT had expired on 31 March 2013. The port is allowed to continue to levy the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates approved by this Authority. The tariff

guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for three years i.e. 2013-14 to 2015-16. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2016, the validity of the revised Scale of Rates is prescribed till 31 March 2016.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the MOPT which is attached as Annex - VI.

13.2. As per the tariff guidelines the tariff approved by this Authority will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette and shall be in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the MOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the MOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.4. In this regard, the MOPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the MOPT to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the MOPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* for review of the tariff.

T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty/143/13]

ANNEX - I

Mormugao Port Trust (MOPT)
Analysis of performance of MOPT for the years 2009-10

Sr. No.	Particulars	Estimates in the last General 2009-10	Actuals 2009-10	% Variation
I	Total Traffic handled at MOPT (in Lakh tonnes)	448.40	488.47	9%
	Share of Traffic of South West Port Limited (in Lakh tonnes)	50.00	72.49	
	Total Traffic handled at MOPT (in Lakh tonnes)	398.4	416.0	4%
II	Total Operating Income	26451.98	30216.03	14%
III	Operating Costs (excluding depreciation)	14,188.99	16,196.17	14%
IV	Depreciation	1,278.75	1,385.03	8%
V	Finance & Miscellaneous Expenses Less Finance & Miscellaneous Income	4,092.12	5,544.49	35%
VI	Total Expenditure (III + IV + V)	19,559.86	23,125.69	18%
VII	Surplus (II - VI)	6,892.12	7,090.34	
VIII	Allocated Management & General Overheads	8,842.82	5,943.84	-33%
IX	Net Surplus (VII - VIII)	(1,950.70)	1,146.50	
X	Capital Employed	30,912.02	29,126.07	-6%
	Capacity Utilisation		120%	
XI	Return on Capital Employed	4,334.66	4,106.45	-5%
XII	Net Surplus / (Deficit) after Return (IX - XI)	(6,285.36)	(2,959.95)	-53%
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income (XII / II in %)	-23.76%	-9.8%	

Annex - II

Mormugao Port Trust (MOPT)							
Analysis of performance of MOPT for the years 2010-11 to 2012-13.							
Cost statement for the Port as a whole							
(Rs. in Lakhs)							
Sr. No.	Particulars	Estimates considered in the last General Revision Order			Actuals		
		2010-11	2011-12	2012-2013	2010-11	2011-12	2012-13
I	Total Traffic handled at MOPT (in Lakh tonnes) - Excluding traffic of SWPL	429.70	468.00	488.00	446.21	324.90	178.80
	Share of Traffic of South West Port Limited (in Lakh tonnes)				54.01	65.11	71.50
II	Total Operating Income *	32633.56	35877.58	37650.27	34422.31	33309.66	25332.79
III	Operating Costs (excluding depreciation)	14,490.13	15,046.14	15,675.33	17185.62	18395.06	17565.11
IV	Depreciation	1,331.27	1,691.84	1,979.52	1577.46	1806.67	1752.28
V	Finance & Miscellaneous Expenses Less Finance & Miscellaneous Income	3,289.63	3,619.39	3,793.69	5690.07	8271.14	5941.50
VI	Total Expenditure (III + IV + V)	19,111.03	20,357.37	21,448.54	24433.15	26,472.87	25258.89
VII	Surplus (II - VI)	13,422.53	15,520.21	16,201.73	9989.16	6,836.78	73.90
VIII	Allocated Management & General Overheads	9,028.07	9,518.38	10,529.03	5428.90	5687.42	6517.37
IX	Net Surplus (VII - VIII)	4,394.46	6,001.83	5,672.70	4560.26	1,149.36	-6443.47
X	Capital Employed	31,814.06	44,551.59	41,847.96	30351.26	32514.42	37640.95
XI	Return on Capital Employed	4,742.63	6,781.30	6,346.19	4682.41	4974.74	5780.60
	Capacity utilization				129%	94%	43%
	RoCE adjusted for capacity utilization				4682.41	4974.74	5780.60
XII	Net Surplus / (Deficit) after Return (IX - XI)	(348.07)	(789.47)	(673.49)	-22.15	-3,825.38	-12224.07
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII / II in %)	-1.07%	-2.20%	-1.79%	-0.06%	-11.48%	-48.25%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-1.69%			-19.93%		

Annex - III

Consolidated Income & Cost statement of Mormugao Port Trust

Sr.No.	Particulars	Actuals		Estimates by MOPT		Estimates by MOPT at existing tariff					Estimates considered by TAMP at existing level of tariff				
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (In lakh tonnes) including BOT traffic	500.22	390.01	250.15	350.00	460.90	478.00	250.15	350.00	460.90	478.00	250.15	350.00	460.90	478.00
	Traffic (In lakh tonnes) excluding BOT traffic	446.21	324.90	178.65	264.00	350.90	353.00	178.65	264.00	350.90	353.00	178.65	264.00	350.90	353.00
	Cargo Traffic of BOT operators														
	SNPL	54.01	65.11	71.5	76.00	75.0	75.0	71.5	76.00	75.0	75.0	71.5	76.00	75.0	75.0
	AMPTPL	0.00	0.00	0.0	10.00	25.0	30.0	0.0	10.00	25.0	30.0	0.0	10.00	25.0	30.0
	PPP operator for Berth XI	0.00	0.00	0.0	0.00	10.0	20.0	0.0	0.00	10.0	20.0	0.0	0.00	10.0	20.0
	Designed Capacity (In lakh tonnes)	350.5	350.5	419	458.1	507.9	507.9	419	458.1	507.9	507.9	419	458.1	507.9	507.9
	Designed Capacity (Excluding capacity of BOT operators) in lakh tonnes	345.5	345.5					414	447.99	492.81	492.81	414	447.99	492.81	492.81
I	Operating Income														
	(i) Cargo Handling Income	20736.78	18631.84	11720.01	15868.72	18695.44	19010.16	12590.46	17065.22	20473.95	21129.66	12590.46	17065.22	20473.95	21129.66
	(ii) Vessel related income	8764.59	8668.88	6863.18	9637.69	12251.47	12522.66	6027.52	8886.33	10642.60	10881.26	6027.52	8886.33	10642.60	10881.26
	(iii) Railway Income	3094.91	3882.17	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00
	(iv) Estate Income	1826.03	2126.77	1245.47	1277.57	1273.02	1302.12	2363.37	2443.44	3020.21	3085.15	2363.37	2443.44	3020.21	3085.15
	Total Operating Income (I to IV)	34422.32	33309.66	24180.10	31873.06	38107.93	39607.94	25332.79	33484.07	40024.75	41869.07	25332.79	33484.07	40024.75	41869.07
II	Operating cost (excl depreciation)														
	(i) Cargo Handling & storage	10348.23	10788.34	9809.45	10880.39	11322.95	11786.17	9809.45	10506.14	11004.75	11473.17	9809.45	10506.14	11004.75	11473.17
	(ii) Port and dock facilities	5542.91	6219.40	6308.34	6455.79	7380.53	7565.40	6308.34	6429.73	6875.61	7221.42	6308.34	6429.73	6875.61	7221.42
	(iii) Railway Activity	542.31	629.89	793.83	807.56	843.18	880.91	793.83	807.56	843.18	880.90	793.83	807.56	843.18	880.90
	(iv) Estate Activity	732.17	757.43	653.49	690.14	717.84	746.72	653.49	690.14	717.83	746.72	653.49	690.14	717.83	746.72
	Total Operating Cost (I to IV)	17165.62	18395.06	17565.11	18833.88	20264.50	20979.20	17565.11	18433.57	19441.37	20322.21	17565.11	18433.57	19441.37	20322.21
III	Depreciation	1577.46	1806.67	1482.10	1690.13	1861.95	2096.50	1752.28	2056.97	2255.17	2456.51	1752.28	2056.97	2255.17	2456.51
IV	Management & General Administration Overheads	5428.90	5687.42	8232.33	8581.88	9034.38	9445.21	6517.37	7334.68	8130.66	9179.86	6517.37	7334.68	8130.66	9179.86
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	10250.34	7420.51	-3099.44	2767.17	6947.10	7087.02	-501.97	5658.84	10197.55	9910.49	-501.97	5658.84	10197.55	9910.49

Annex - IV(a)(i)

Cost statement for the Cargo handling activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	11720.01	16868.72	18695.44	19010.18	11720.01	16868.72	18695.44	19170.18
	Royalty Income 50% treated as income	0.00	0.00	0.00	0.00	870.45	1108.50	1618.50	1959.50
	Total operating income	11720.01	16868.72	18695.44	19010.18	12590.46	17977.22	20313.94	21129.68
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	5200.01	5483.31	5647.18	5815.92	5200.01	5481.51	5647.18	5815.92
	(ii) Power	2039.00	2500.00	2650.00	2809.00	2039.00	2181.73	2334.45	2497.86
	(iii) Fuel	27.49	151.36	168.49	183.15	27.49	151.36	168.49	183.15
	(iv) Repairs and maintenance	456.99	513.83	537.63	562.59	456.99	497.61	534.99	560.73
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	2085.98	2231.69	2321.66	2415.51	2085.98	2213.72	2321.66	2415.51
	Total	9809.45	10880.39	11322.96	11786.17	9809.45	10606.14	11004.78	11473.17
III	Depreciation	579.65	736.98	893.55	1155.17	720.42	974.41	1157.67	1406.30
IV	Allocated share of Management and General overheads	4413.77	4603.94	4845.77	5066.20	3494.29	3934.85	4361.04	4923.87
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-3082.86	-362.69	1633.17	1002.62	-1433.71	1649.82	3960.49	3326.31
VI	Allocated share of FMI	127.12	121.37	372.41	372.41	124.62	116.88	348.92	348.82
VII	Allocated share of FME	3187.64	3970.54	5150.85	5574.92	3213.72	3999.54	5025.71	5537.15
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3060.53	-3849.17	-4778.44	-5202.51	-3089.10	-3880.66	-4676.79	-5188.23
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-6143.39	-4201.76	-3145.27	-4199.89	-4822.81	-2230.84	-726.30	-1861.92
X	Capital Employed for the activity	11986.99	14245.54	18783.02	23924.36	12009.76	13863.36	16404.53	21817.30
	- Business Assets	11403.80	13594.68	18048.98	23113.25	11416.57	13212.40	15670.49	21006.19
	- Business Related Assets	584.69	641.83	723.51	799.47	584.69	641.83	723.51	799.47
	- Social Obligation assets	8.50	9.33	10.53	11.84	8.50	9.33	10.53	11.84
XI	Return on Capital Employed	1861.74	2215.88	2933.78	3748.73	1876.76	2187.43	2587.55	3427.59
	- Business Assets	1824.61	2176.13	2887.84	3695.12	1826.65	2113.98	2507.28	3380.99
	- Business Related Assets	37.13	40.74	45.94	50.77	49.11	53.45	60.27	66.60
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Return on Capital Employed linked to Capacity utilisation	1861.74	2215.88	2933.78	3748.73	1876.76	2187.43	2587.55	3427.59
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-6008.12	-4417.62	-4078.03	-7948.61	-6399.55	-4399.27	-3293.84	-6289.50
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-68.30%	-40.44%	-32.62%	-41.81%	-54.60%	-27.96%	-17.47%	-27.59%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-38.26%				-22.13%	

Annex - IV(a)(II)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Ore Handling including ore handling at MOHP

Sr. No.	Particulars	(Rupees in Lakhs)							
		Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income								
	Operating Income	7270.10	10119.24	11880.57	12216.97	7270.10	10119.24	11880.58	12216.97
	Royalty income 50% treated as income	0	0	0	0	539.98	705.60	1028.52	1296.26
	Total operating income	7270.10	10119.24	11880.57	12216.97	7810.06	10824.84	12909.10	13513.23
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	3486.35	3654.10	3763.71	3878.60	3486.35	3654.10	3763.71	3878.60
	(ii) Power	2039.00	2500.00	2550.00	2608.00	2039.00	2181.73	2334.45	2497.56
	(iii) Fuel	27.49	23.03	25.33	27.87	27.49	23.03	25.33	27.87
	(iv) Repairs and maintenance	409.49	450.83	470.85	491.80	409.49	439.15	470.85	491.80
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	1467.29	1598.17	1654.65	1724.24	1467.29	1570.00	1654.65	1724.24
	Total	7429.83	8316.13	8664.54	8929.61	7429.83	7967.91	8248.99	8619.37
III	Depreciation	480.78	480.48	619.98	689.17	612.35	718.71	874.93	1133.35
IV	Allocated share of Management and General overheads	3242.37	3378.00	3554.80	3718.46	2866.92	2987.06	3199.21	3611.06
V	Operating Surplus/Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-3862.87	-1965.37	-866.75	-1317.17	-2796.84	-447.86	585.97	113.48
VI	Allocated share of FME	74.41	71.06	218.03	218.03	72.95	89.80	204.28	204.28
VII	Allocated share of FME	2373.84	2674.03	3633.77	3668.50	2393.08	2698.02	3545.48	3941.71
VIII	FME Less FME (VI) - (VII)	-2299.23	-2602.97	-3415.74	-3780.57	-2320.11	-2825.42	-3341.21	-3737.44
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-6181.89	-4768.35	-4274.49	-5097.74	-6118.99	-3473.36	-2755.24	-3623.96
X	Capital Employed for the activity	7971.09	7259.48	11726.3	17208.02	7979.58	7075.62	10248.02	16698.38
	- Business Assets	7888.44	6859.74	11317.02	16662.94	7884.90	6969.90	9738.84	16080.31
	- Business Related Assets	408.71	402.86	801.88	807.24	408.71	402.86	501.88	807.24
	- Social Obligation assets	8.94	8.86	7.90	8.94	8.94	8.86	7.90	8.94
XI	Return on Capital Employed	1234.99	1123.14	1826.59	2893.27	1244.72	1100.28	1800.02	2463.43
	- Business Assets	1209.03	1087.66	1784.72	2844.87	1210.98	1086.70	1688.21	2412.95
	- Business Related Assets	26.84	28.58	21.87	25.69	24.33	23.58	21.81	25.69
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity Utilization	1234.99	1123.14	1826.59	2893.27	1244.72	1100.28	1800.02	2463.43
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-7416.88	-5891.49	-6101.08	-7791.01	-6363.67	-4873.64	-4355.26	-6087.42
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-102.56%	-58.26%	-51.36%	-63.53%	-81.33%	-48.20%	-36.68%	-49.63%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-57.79%				-46.38%	

Annex - IV(a)(iii)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for General Cargo

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78
	Royalty income 50% treated as income	0.00	0.00	0.00	0.00	97.94	75.18	125.15	152.74
	Total operating income	1318.72	1078.18	1445.66	1481.78	1416.66	1153.36	1570.81	1634.52
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	671.06	689.65	710.15	731.27	671.06	689.65	710.15	731.27
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	128.33	141.16	155.28	0.00	128.33	141.16	155.28
	(iv) Repairs and maintenance	42.50	52.00	55.12	58.43	42.50	52.00	55.12	58.43
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	283.74	290.73	301.95	313.69	283.74	290.73	301.95	313.69
	Total	997.30	1160.71	1208.38	1258.67	997.30	1160.71	1208.38	1258.67
III	Depreciation	35.57	181.80	207.4	201.87	38.88	185.21	210.70	204.17
IV	Allocated share of Management and General overheads	518.37	541.92	570.48	596.71	416.38	463.16	513.41	579.95
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-232.52	-806.35	-540.80	-575.27	-29.90	-655.72	-361.68	-408.27
VI	Allocated share of FMI	19.78	18.87	37.89	57.89	19.37	18.48	54.24	54.24
VII	Allocated share of FME	360.24	467.94	629.06	672.55	363.19	471.38	613.78	667.99
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-340.46	-449.07	-571.17	-614.66	-343.82	-452.87	-559.54	-613.76
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-573.00	-1255.42	-1111.77	-1189.93	-373.72	-1108.60	-921.22	-1022.03
X	Capital Employed for the activity	1037.70	3997.74	4216.69	3969.42	1038.81	3889.28	3678.72	3618.05
	- Business Assets	991.68	3858.94	4082.33	3854.14	992.79	3750.46	3544.38	3502.77
	- Business Related Assets	45.36	136.81	132.43	113.63	45.36	136.81	132.43	113.63
	- Social Obligation assets	0.66	1.99	1.93	1.65	0.66	1.99	1.93	1.65
XI	Return on Capital Employed	161.55	628.12	661.58	623.88	162.66	611.47	578.13	569.91
	- Business Assets	158.87	617.43	653.17	616.66	158.85	600.07	537.10	580.44
	- Business Related Assets	2.88	8.69	8.41	7.22	3.81	11.40	11.03	9.47
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	161.55	628.12	661.58	623.88	162.66	611.47	578.13	569.91
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-734.55	-1861.54	-1773.35	-1813.81	-536.37	-1720.07	-1499.35	-1591.94
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-55.70%	-174.51%	-122.87%	-122.41%	-40.67%	-159.53%	-103.71%	-107.43%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income			-139.86%				-110.39%	

Annex - IV(a)(iv)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Warehouse

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	68.70	169.10	169.50	169.90	68.70	169.10	169.50	169.90
	Royalty income 50% treated as income	0.00	0.00	0.00	0.00	5.10	11.79	14.67	17.51
	Total operating income	68.70	169.10	169.50	169.90	73.80	180.89	184.17	187.41
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	1.00	5.00	5.30	5.62	1.00	1.60	2.58	3.66
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	23.49	24.60	25.45	26.33	23.49	24.60	25.45	26.33
	Total	24.49	29.60	30.75	31.95	24.49	26.20	28.03	29.99
III	Depreciation	26.63	25.88	25.29	24.59	29.11	28.36	27.76	26.46
IV	Allocated share of Management and General overheads	20.42	21.28	22.51	23.59	16.17	18.19	20.26	22.93
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-2.84	92.34	90.95	89.77	4.04	108.15	108.12	108.03
VI	Allocated share of FMI	1.83	1.73	5.32	5.32	1.79	1.69	4.98	4.98
VII	Allocated share of FME	20.35	23.48	28.31	31.45	20.52	23.65	27.62	31.24
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-18.53	-21.75	-22.99	-26.13	-18.73	-21.96	-22.64	-26.25
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-21.37	70.59	67.96	63.64	-14.69	86.19	85.49	81.78
X	Capital Employed for the activity	1061.99	1011.29	947.07	909.80	1063.13	983.85	826.24	829.27
	- Business Assets	1014.89	976.18	916.90	883.38	1016.03	948.74	796.07	802.85
	- Business Related Assets	46.42	34.61	29.74	26.04	46.42	34.61	29.74	26.04
	- Social Obligation assets	0.68	0.50	0.43	0.38	0.68	0.50	0.43	0.38
XI	Return on Capital Employed	165.33	158.39	148.59	142.99	166.46	154.68	129.85	130.62
	- Business Assets	162.38	156.19	146.70	141.34	162.56	151.80	127.37	128.48
	- Business Related Assets	2.95	2.20	1.89	1.65	3.90	2.88	2.48	2.17
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	165.33	158.39	148.59	142.99	166.46	154.68	129.85	130.62
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-186.70	-87.80	-80.63	-79.35	-181.15	-68.49	-44.36	-48.85
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-271.75%	-51.92%	-47.57%	-46.70%	-263.69%	-40.50%	-26.17%	-28.75%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-49%				-29.27%	

Annex - IV(a)(ii)

Mormugao Port Trust (MPT)
Cost statement for POL

(Rupees in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	885.68	871.68	919.81	947.16	865.68	951.68	1079.81	1107.16
	Royalty income 50% treated as income	0.00	0.00	0.00	0.00	64.29	80.78	79.63	97.63
	Total operating income	885.68	871.68	919.81	947.16	929.95	1032.46	1159.44	1204.79
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	3.00	5.00	5.30	5.62	3.00	5.00	5.30	5.62
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	140.59	147.75	152.60	157.63	140.59	147.75	152.60	157.63
	Total	143.59	152.75	157.90	163.25	143.59	152.75	157.90	163.25
III	Depreciation	36.67	38.72	40.88	39.74	40.08	42.13	44.28	42.32
IV	Allocated share of Management and General overheads	81.68	85.26	89.69	93.76	64.66	72.67	80.72	91.13
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	603.72	594.95	631.34	650.41	681.61	754.71	878.54	908.10
VI	Allocated share of FMI	5.42	5.17	15.87	15.87	5.31	5.06	14.87	14.87
VII	Allocated share of FME	55.32	71.20	95.00	101.83	55.77	71.72	92.69	101.14
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-49.90	-66.03	-79.13	-85.96	-50.46	-66.66	-77.82	-86.27
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	553.82	528.92	552.21	564.45	631.16	688.05	798.72	821.82
X	Capital Employed for the activity	1926.21	1968.06	1893.08	1836.12	1928.27	1914.64	1651.54	1673.59
	- Business Assets	1840.79	1899.72	1832.73	1782.79	1842.85	1846.31	1591.21	1620.26
	- Business Related Assets	84.20	67.35	59.46	52.56	84.20	67.35	59.46	52.56
	- Social Obligation assets	1.22	0.98	0.87	0.77	1.22	0.98	0.87	0.77
XI	Return on Capital Employed	299.87	308.23	297.01	288.58	301.93	301.02	259.55	263.62
	- Business Assets	294.53	303.96	293.24	265.25	294.86	295.41	254.59	259.24
	- Business Related Assets	5.35	4.28	3.78	3.34	7.07	5.61	4.95	4.38
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	299.87	308.23	297.01	288.58	301.93	301.02	259.55	263.62
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	253.95	220.69	255.20	275.87	329.23	387.03	539.17	558.20
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	29.34%	25.32%	27.74%	29.13%	38.03%	40.25%	49.93%	50.42%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			27%				43.83%	

Annex - IV(a)(vi)

Mormugao Port Trust (MOPT)

Cost statement for CHLD

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35
	Royalty income 50% treated as income	0.00	0.00	0.00	0.00	163.16	263.15	370.52	432.34
	Total operating income	2196.83	3630.52	4279.90	4194.35	2359.99	3893.67	4650.42	4626.69
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	1042.60	1139.56	1173.30	1208.05	1042.60	1117.76	1173.30	1208.05
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	1.00	1.00	1.06	1.12	1.00	1.06	1.13	1.21
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	170.85	180.64	187.01	193.62	170.85	180.64	187.01	193.62
	Total	1214.45	1321.20	1361.37	1402.79	1214.45	1299.46	1361.44	1402.88
III	Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Allocated share of Management and General overheads	550.93	577.48	608.29	636.68	436.16	493.56	547.44	618.79
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	431.45	1731.84	2310.24	2154.88	709.38	2090.65	2741.53	2605.01
VI	Allocated share of FMI	25.70	24.54	75.30	75.30	25.20	24.04	70.55	70.55
VII	Allocated share of FME	378.09	533.89	764.71	800.49	381.18	537.79	746.13	795.07
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-352.39	-509.35	-689.41	-725.19	-355.99	-513.75	-675.58	-724.52
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	79.06	1222.49	1620.83	1429.69	353.39	1576.90	2065.95	1880.49
X	Capital Employed for the activity	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	Return on Capital Employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	79.06	1222.49	1620.83	1429.69	353.39	1576.90	2065.95	1880.49
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	3.60%	33.67%	37.87%	34.09%	16.09%	43.43%	48.27%	44.83%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			35%				41.97%	

Annex - IV(b)(I)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Vessel related activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	6863.18	9637.69	12251.47	12622.66	6027.52	8886.33	10642.60	10881.28
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	1152.20	1272.33	1310.30	1349.39	1152.20	1251.51	1299.07	1349.39
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	389.85	447.90	492.69	541.96	389.85	447.90	479.43	541.89
	(iv) Repairs and maintenance	92.70	111.20	116.40	121.85	92.70	105.96	111.47	121.85
	(v) Dredging	3206.79	3309.80	3614.05	3618.44	3206.79	3309.80	3554.30	3618.44
	(vi) Others	1466.80	1314.56	1847.13	1933.76	1466.80	1314.56	1431.34	1589.85
	Total	6308.34	6455.79	7380.57	7665.40	6308.34	6429.73	6875.81	7221.42
III	Depreciation	702.05	758.90	778.63	756.90	812.80	869.65	889.14	851.68
IV	Allocated share of Management and General overheads	2609.81	2718.67	2871.33	3006.05	2066.13	2323.57	2584.11	2921.60
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-2767.02	-295.67	1220.94	1194.31	-3169.75	-736.63	293.74	-113.44
VI	Allocated share of FMI	63.59	60.72	186.31	186.31	62.34	59.47	174.56	174.56
VII	Allocated share of FME	2402.45	2793.33	3395.52	3761.07	2422.11	2813.73	3313.02	3735.58
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2338.86	-2732.61	-3209.21	-3574.76	-2359.77	-2754.27	-3138.47	-3561.02
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-5095.88	-3028.28	-1988.27	-2380.45	-5519.52	-3490.90	-2844.73	-3674.47
X	Capital Employed for the activity	21366.67	26472.86	25611.12	24569.37	21389.40	25757.03	22354.41	22401.20
	- Business Assets	20301.16	25462.99	24713.26	23782.56	20323.89	24747.16	21456.55	21814.39
	- Business Related Assets	1050.23	995.40	884.99	775.53	1050.23	995.40	884.99	775.53
	- Social Obligation assets	15.28	14.47	12.87	11.28	15.28	14.47	12.87	11.28
XI	Return on Capital Employed	3314.88	4137.28	4010.31	3854.45	3340.04	4042.46	3506.77	3522.90
	- Business Assets	3248.19	4074.08	3954.12	3805.21	3251.82	3959.55	3433.05	3458.30
	- Business Related Assets	66.69	63.21	56.20	49.25	88.22	82.92	73.72	64.60
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Return on Capital Employed linked to Capacity utilisation	3314.88	4137.28	4010.31	3854.45	3340.04	4042.46	3506.77	3522.90
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-8410.76	-7165.57	-5998.56	-6234.90	-8859.56	-7533.36	-6351.50	-7197.37
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-122.55%	-74.35%	-48.96%	-49.79%	-146.99%	-84.77%	-59.68%	-66.14%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-57.70%				-69.33%	

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Berthing and Mooring

Annex - IV(b)(II)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating income	3219.95	4339.00	5588.96	6637.18	2216.10	3348.91	3899.03	3913.47
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	238.20	275.89	283.95	292.45	238.20	254.67	272.72	292.45
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.00	1.00	1.10	1.21	1.00	1.00	1.07	1.14
	(iv) Repairs and maintenance	24.00	48.00	48.54	51.22	24.00	40.76	43.61	51.22
	(v) Dredging	609.29	628.86	688.67	687.50	609.29	628.86	873.88	887.50
	(vi) Others	37.29	38.20	39.53	40.91	37.29	38.20	39.53	40.91
	Total	909.78	989.75	1059.78	1073.30	909.78	963.69	1030.81	1073.22
III	Depreciation	294.15	389.01	410.38	399.52	321.53	396.39	437.68	420.21
IV	Allocated share of Management and General overheads	410.95	428.73	452.84	474.42	325.34	366.42	407.63	461.09
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	1605.06	2551.51	3665.86	3689.94	859.45	1620.40	2022.93	1968.94
VI	Allocated share of FMI	28.06	26.79	82.21	82.21	27.51	26.24	77.02	77.02
VII	Allocated share of FME	372.47	442.58	549.87	604.15	375.52	445.81	536.32	600.08
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-344.41	-415.79	-467.46	-521.94	-348.01	-419.57	-459.29	-523.03
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1260.65	2135.72	3198.40	3168.00	311.44	1200.83	1563.64	1435.91
X	Capital Employed for the activity	13934.63	19579.40	19394.18	18818.58	13949.48	19049.25	18924.78	17155.85
	- Business Assets	13262.58	18858.00	18736.68	18236.44	13277.43	18327.85	18269.30	16575.71
	- Business Related Assets	662.41	711.06	648.08	571.82	662.41	711.06	648.08	571.82
	- Social Obligation assets	9.64	10.34	9.40	8.32	9.64	10.34	9.40	8.32
XI	Return on Capital Employed	2164.08	3062.43	3039.21	2954.46	2180.03	2991.69	2656.91	2699.75
	- Business Assets	2122.01	3017.28	2998.19	2918.15	2124.39	2932.46	2603.09	2652.11
	- Business Related Assets	42.06	45.15	41.03	36.31	55.64	59.23	53.82	47.63
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2164.08	3062.43	3039.21	2954.46	2180.03	2991.69	2656.91	2699.75
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-903.42	-926.71	159.19	213.54	-1668.59	-1790.88	-1093.26	-1283.64
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-28.06%	-21.36%	2.85%	3.79%	-84.32%	-53.51%	-28.04%	-32.29%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-5%				-37.17%	

Annex - IV(b)(iii)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Pilotage and Towage

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	2480.43	3586.31	4843.42	4708.75	2899.42	3750.83	4599.57	4763.41
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	686.49	756.62	779.17	802.39	686.49	756.82	779.17	802.39
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	383.00	441.00	485.10	533.61	383.00	441.00	471.87	533.61
	(iv) Repairs and maintenance	5.00	4.00	4.16	4.33	5.00	4.00	4.16	4.33
	(v) Dredging	1298.75	1340.47	1463.89	1465.47	1298.75	1340.47	1434.30	1465.47
	(vi) Others	1166.44	1036.67	1555.55	1635.43	1166.44	1036.67	1139.77	1291.51
	Total	3539.67	3578.76	4287.67	4441.23	3539.68	3578.76	3829.27	4097.31
III	Depreciation	230.54	223.98	218.86	212.80	272.87	266.11	260.91	249.88
IV	Allocated share of Management and General overheads	1448.29	1508.62	1593.20	1667.68	1146.59	1289.37	1433.83	1620.83
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-2738.07	-1725.06	-1656.31	-1614.96	-2359.51	-1383.41	-824.44	-1204.41
VI	Allocated share of FMI	24.11	23.02	70.64	70.64	23.64	22.55	86.18	66.18
VII	Allocated share of FME	1338.64	1560.21	1801.18	2103.99	1349.59	1571.61	1854.99	2089.74
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1314.53	-1537.18	-1830.54	-2033.36	-1325.96	-1549.06	-1768.81	-2023.55
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-4052.61	-3262.24	-3366.85	-3648.32	-3685.47	-2932.47	-2713.26	-3227.97
X	Capital Employed for the activity	2256.26	1858.73	1621.97	1385.80	2258.67	1805.58	1415.04	1244.72
	- Business Assets	2156.20	1890.73	1570.29	1325.94	2158.61	1837.58	1363.36	1205.06
	- Business Related Assets	98.63	67.03	50.94	39.09	98.63	67.03	50.94	39.09
	- Social Obligation assets	1.43	0.97	0.74	0.57	1.43	0.97	0.74	0.57
XI	Return on Capital Employed	351.26	306.77	254.48	214.63	353.66	299.60	222.38	196.07
	- Business Assets	344.99	302.62	251.25	212.15	345.38	294.01	218.14	192.81
	- Business Related Assets	6.26	4.26	3.23	2.48	8.28	6.58	4.24	3.26
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	351.26	306.77	254.48	214.63	353.66	299.60	222.38	196.07
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-4403.86	-3569.01	-3841.33	-3862.95	-4039.13	-3232.06	-2936.43	-3424.03
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-177.54%	-99.52%	-80.15%	-82.07%	-156.39%	-86.17%	-63.82%	-71.88%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-87%				-73.14%	

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Port Service

Annex - IV(b)(iv)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	1077.39	1583.38	1990.09	2049.73	1126.59	1559.58	2018.00	2075.39
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	134.52	140.70	144.68	149.18	134.52	140.70	144.68	149.18
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	5.75	5.80	6.38	7.02	5.75	5.80	6.38	7.02
	(iv) Repairs and maintenance	57.20	55.20	57.44	59.77	57.20	55.20	57.44	59.77
	(v) Dredging	1298.75	1340.47	1463.69	1465.47	1298.75	1340.47	1448.12	1465.47
	(vi) Others	147.51	118.64	122.25	127.08	147.51	118.64	122.25	127.08
	Total	1643.73	1680.81	1794.64	1808.49	1543.73	1680.81	1777.07	1808.50
III	Depreciation	175.20	163.81	147.34	142.59	218.25	204.86	188.33	179.55
IV	Allocated share of Management and General overheads	602.44	627.04	663.14	694.71	478.94	535.91	596.81	675.19
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-1343.98	-888.28	-615.04	-596.06	-1210.32	-742.00	-547.20	-587.96
VI	Allocated share of FMI	10.57	10.09	30.97	30.97	10.38	9.88	29.02	29.02
VII	Allocated share of FME	597.92	674.81	795.25	890.93	802.81	679.74	775.93	884.69
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-587.35	-664.71	-764.28	-859.96	-592.45	-669.86	-746.91	-855.68
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-1931.33	-1533.00	-1379.32	-1456.02	-1802.77	-1411.88	-1294.12	-1443.84
X	Capital Employed for the activity								
	- Business Assets	5191.29	4923.14	4586.64	4379.27	5188.74	4790.82	4007.31	3995.24
	- Business Related Assets	4868.53	4703.08	4398.20	4212.43	4873.98	4570.88	3816.87	3828.40
	- Social Obligation assets	288.56	218.91	187.71	164.45	288.56	218.91	187.71	164.45
		4.20	3.15	2.73	2.39	4.20	3.15	2.73	2.39
XI	Return on Capital Employed	797.29	766.27	715.31	684.43	804.08	749.41	628.34	626.24
	- Business Assets	778.98	752.49	703.39	673.98	779.84	731.34	610.70	612.54
	- Business Related Assets	18.32	13.77	11.92	10.44	24.24	18.07	15.64	13.70
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	797.29	766.27	715.31	684.43	804.08	749.41	628.34	626.24
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-2728.62	-2299.27	-2094.83	-2140.45	-2606.85	-2161.28	-1920.45	-2070.08
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-253.28%	-146.21%	-105.25%	-104.43%	-231.39%	-130.23%	-95.31%	-99.74%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income			-118%				-105.98%	

Annex - IV(b)(v)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Water Supply

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income	85.41	129.00	129.00	129.00	85.41	129.00	129.00	129.00
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	92.99	99.32	102.30	105.37	92.99	99.32	102.30	105.37
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.10	0.10	0.11	0.12	0.10	0.10	0.11	0.12
	(iv) Repairs and maintenance	6.50	6.00	6.26	6.53	6.50	6.00	6.26	6.53
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	115.56	121.05	129.80	130.36	115.56	121.05	129.80	130.37
	Total	215.15	226.47	238.46	242.39	215.15	226.47	238.46	242.39
III	Depreciation	2.16	2.10	2.05	1.99	2.36	2.30	2.25	2.14
IV	Allocated share of Management and General overheads	148.13	154.28	162.05	169.24	117.27	131.86	145.84	164.49
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-280.04	-253.85	-273.56	-284.61	-249.37	-231.63	-257.55	-280.01
VI	Allocated share of FMI	0.85	0.61	2.49	2.49	0.83	0.79	2.33	2.33
VII	Allocated share of FME	93.42	115.73	149.42	161.99	94.18	116.58	145.79	160.89
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-92.57	-114.92	-146.93	-159.50	-93.35	-115.78	-143.46	-158.56
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-372.61	-368.77	-420.48	-444.11	-342.72	-347.41	-401.01	-438.57
X	Capital Employed for the activity	14.49	11.59	8.35	5.92	14.51	11.28	7.28	5.40
	- Business Assets	13.85	11.18	8.09	5.75	13.87	10.87	7.02	5.23
	- Business Related Assets	0.63	0.40	0.26	0.17	0.63	0.40	0.26	0.17
	- Social Obligation assets	0.01	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00
XI	Return on Capital Employed	2.26	1.81	1.31	0.93	2.27	1.77	1.15	0.85
	- Business Assets	2.22	1.79	1.29	0.92	2.22	1.74	1.12	0.84
	- Business Related Assets	0.04	0.03	0.02	0.01	0.05	0.03	0.02	0.01
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2.26	1.81	1.31	0.93	2.27	1.77	1.15	0.85
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-374.87	-370.58	-421.80	-445.04	-345.00	-349.18	-402.15	-439.42
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-438.91%	-287.27%	-326.98%	-345.0%	-403.93%	-270.68%	-311.75%	-340.64%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-320%				-307.69%	

Annex - IV (e)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Railways

(Rupees in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income								
	(i) Haulage	2905.84	3398.44	3947.00	4540.00	2905.84	3398.44	3947.00	4540.00
	(ii) Terminal Charges	1445.60	1690.64	1941.00	2233.00	1445.60	1690.64	1941.00	2233.00
	(iii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total operating income	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00	4351.44	5089.08	5888.00	6773.00
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	483.04	516.89	532.37	548.31	483.04	516.89	532.37	548.31
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	115.20	120.20	132.22	145.44	115.20	120.20	132.22	145.44
	(iv) Repairs and maintenance	65.00	40.00	42.20	44.52	65.00	40.00	42.20	44.52
	(v) Others	130.59	130.47	136.39	142.63	130.59	130.47	136.39	142.63
	Total	793.83	807.56	843.18	880.91	793.83	807.56	843.18	880.90
III	Depreciation	150.78	146.04	142.66	138.64	164.81	160.07	156.64	149.24
IV	Allocated share of Management and General overheads	527.21	549.82	577.30	602.80	417.38	469.92	519.55	585.87
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	2879.62	3585.66	4324.86	5150.65	2975.41	3661.53	4368.63	5156.99
VI	Allocated share of FMI	23.99	22.91	70.29	70.29	23.52	22.44	65.86	65.86
VII	Allocated share of FME	320.35	400.19	520.48	562.83	322.97	403.11	507.83	559.02
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-296.36	-377.28	-450.19	-492.54	-299.45	-380.67	-441.98	-493.16
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	2583.25	3208.38	3874.68	4658.11	2675.96	3270.86	3926.65	4663.83
X	Capital Employed for the activity	1238.07	1037.73	812.13	643.03	1239.39	1009.57	708.52	586.11
	- Business Assets	1183.16	1001.70	786.25	624.35	1184.48	973.54	682.64	567.43
	- Business Related Assets	54.12	35.51	25.51	18.41	54.12	35.51	25.51	18.41
	- Social Obligation assets	0.79	0.52	0.37	0.27	0.79	0.52	0.37	0.27
XI	Return on Capital Employed	192.74	162.53	127.42	101.07	194.06	158.72	111.35	92.32
	Business Assets	189.31	160.27	125.80	99.90	189.52	155.77	109.22	90.79
	Business Related Assets	3.44	2.25	1.82	1.17	4.55	2.98	2.12	1.53
	Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Return on Capital Employed linked to Capacity utilisation	192.74	162.53	127.42	101.07	194.06	158.72	111.35	92.32
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	2390.61	3045.85	3747.26	4557.05	2481.90	3112.13	3815.30	4571.61
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	54.94%	59.85%	63.64%	67.28%	57.04%	61.15%	64.80%	67.50%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			64%				64.78%	

Annex - IV(d)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Estate activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff				Estimates considered by TAMP at existing level of tariff			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	
I	Operating Income									
	(i) Rent from land	879.90	897.30	878.62	894.72	1997.80	2063.17	2625.81	2677.75	
	(ii) Others	365.57	380.27	394.40	407.40	365.57	380.27	394.40	407.40	
	Total operating Income	1245.47	1277.57	1273.02	1302.12	2363.37	2443.44	3020.21	3085.15	
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	398.16	409.01	421.28	433.92	398.16	409.01	421.28	433.92	
	(ii) Power	6.20	7.20	7.64	8.11	6.20	7.20	7.64	8.11	
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(iv) Repairs and maintenance	160.85	183.85	194.58	205.94	160.85	183.85	194.58	205.94	
	(v) Others	88.28	90.08	94.33	98.75	88.28	90.08	94.33	98.75	
	Total	653.49	690.14	717.84	746.72	653.49	690.14	717.83	746.72	
III	Depreciation	49.82	48.21	47.11	45.79	54.24	52.83	51.71	49.28	
IV	Allocated share of Management and General overheads	681.54	709.45	739.98	770.16	539.56	606.35	665.96	748.52	
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-139.19	-170.23	-231.91	-280.55	1116.08	1094.13	1584.70	1540.63	
VI	Allocated share of FMI	7.16	6.84	20.99	20.99	7.02	6.70	19.67	19.67	
VII	Allocated share of FME	198.57	228.44	274.69	305.46	200.19	230.11	288.02	303.39	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-191.41	-221.60	-253.70	-284.48	-193.18	-223.41	-248.35	-283.72	
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-330.69	-391.82	-485.61	-545.03	922.90	870.72	1336.35	1256.90	
X	Capital Employed for the activity	3039.20	2932.31	2790.21	2714.20	3040.90	2890.74	2607.70	2590.72	
	- Business Assets	1517.41	1478.84	1384.98	1354.40	1519.11	1437.27	1202.47	1230.92	
	- Business Related Assets	1519.86	1452.01	1403.95	1358.67	1519.86	1452.01	1403.95	1358.67	
	- Social Obligation assets	1.93	1.46	1.28	1.13	1.93	1.46	1.28	1.13	
XI	Return on Capital Employed	339.30	328.82	310.75	302.98	370.73	350.92	309.34	310.13	
	- Business Assets	242.79	236.61	221.60	216.70	243.06	229.96	192.39	196.95	
	- Business Related Assets	96.51	92.20	89.15	86.28	127.67	120.95	116.95	113.18	
	- Social Obligation assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	339.30	328.82	310.75	302.98	370.73	350.92	309.34	310.13	
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	-669.89	-720.84	-796.36	-848.01	552.18	519.80	1027.01	946.78	
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-53.79%	-56.41%	-62.56%	-65.13%	23.36%	21.27%	34.00%	30.69%	
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-61%				29.17%		

ANNEX - V

Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Mobile Harbour Crane of the Mormugao Port Trust
A. For Dry bulk cargo (Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	As furnished by Mormugao Port Trust		Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	For Dry bulk - (a). Food grains & Fertiliser (b). Coal, lime stone, minerals, etc.
		Workings			
I	Cost of Harbour Mobile Crane (Rs. in Lakhs)		3691.7347		2746.26
	B. Capacity in tonnes/ annum			Dry bulk a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / days	
	Handling rate per hour (in tonnes)		744		744
	Working hours per annum		4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	Annual Capacity (In tonnes)		2975199		2976000
	Annual Capacity (In Million tonnes)		2.978		2.978
III	Operating Cost		Rs. in lakhs		Rs. in lakhs
	(a). Fuel cost	20 ltrs per hour @ Rs. 47 per litre @ 4000 hours	131.60		142.73
	(b). Repairs & Maintenance cost	(5% of capital cost)	184.59	(5% of capital cost)	137.31
	(c). Insurance	(1% of capital cost)	36.92	(1% of capital cost)	27.46
	(d). Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	381.73	As per norms prescribed in Companies Act	283.96
	(e). Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	184.59	5% of Gross fixed Asset Value	137.31
	Total (a) to (f)		919.42		733.78
IV	ROCE	16% on average capital employed	468.52	16% on capital employed	348.53
V	Total cost plus Return on Investment		1387.94		1082.31
VI	Hire Charge per tonne (Foreign)		46.63		36.36
VII	Hire Charge per tonne (Foreign going) after adjustment (for foreign/ coastal cargo)		48.58		37.87
VIII	Hire Charge per tonne - Coastal		29.15		22.72

B. For break bulk cargo

Sr. No.	Particulars	Working	Break bulk cargo (steel and bagged cargo)	Others
I	Cargo Handling rate at 50% above the norms provided in upstart tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes / day)		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I : (24 hours * 70% utilisation norm)	357	223
III	Working hours (per annum)		4000	4000
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428571	892857
V	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (Rs. in lakhs)		1082.31	1082.31
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne	Sr. No V ; IV	75.76	121.22
VII	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne after adjustment (for foreign/ coastal cargo)		87.97	126.27
VIII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs. / tonne	60% of Sr. No VI	52.78	75.76

③ Note - Workings for capital employed

Gross value of HMC

Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Value of HMC at the beginning of the year

Depreciation

Written down value at the end of the year

Average written down value

Rs. 2746.26 lakhs
10.34%

	Year 1	Year 2	Year 3
Value of HMC at the beginning of the year	2746.26	2462.30	2178.33
Depreciation	283.96	283.96	283.96
Written down value at the end of the year	2462.30	2178.33	1894.37
Average written down value		2178.33	

Annex - VI

Mormugao Port Trust**SCALE OF RATES****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Cold Move" shall mean movement without the power of the engine of the vessel.
- (iii). "Combination Loading" denotes loading of vessel primarily at berth No. 9 (MOHP) and then topping in stream.
- (iv). "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (v). "Stream Loading" denotes loading of vessel exclusively at places other than at berths.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A Foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers shall be applied for conversion of dollar denominated charges.

- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (v). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). Cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL, including crude oil, Iron Ore and Iron Pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). In case container / cargo from foreign port lands at MOPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.
- (vi). Interest on delay payments /refunds:
- (a). The user shall pay penal interest at the rate of 16.45% per annum on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the MOPT shall pay penal interest at the rate of 16.45% per annum on delayed refunds.
- (b). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the MOPT. This provision shall, however, not applied to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (viii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The MOPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The Port should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (ix). Port dues @ 50% shall be levied in case of cruise vessels. Likewise, pilotage fees, Berth Hire & Anchorage Charges @ 70% of applicable rate shall be charged on cruise vessels.
- (x). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the MOPT.

PART - I -VESSEL RELATED CHARGES

SECTION : A - PORT DUES

Sr. No.	Particulars	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Coastal Vessels (In ₹)	Foreign-going vessels (In US \$)	
1.	Vessels	5.228	0.1900912	Each Entry
2.	(a). Country Crafts, Tugs, Launches, Fishing trawlers, Barges and other vessels not covered in Sl. No. 1 above and not engaged in carrying iron ore.	2.327	0.0852438	Each Entry
	(b). Country Crafts, Launches and barges carrying ores handled at MOPT.	Free	Free	

Notes:

- (1). Port Dues shall be levied for each entry of a vessel except transhippers/ floating cranes in which case the levy will once in thirty days.
- (2). Port Dues shall be levied at 70% of above rates in the following cases:
- Vessels engaged in loading and unloading parcels of general cargo of the order of not more than 3000 tonnes.
 - Vessels calling at the Port exclusively for lightering general cargo into other vessels for being carried to any other port in the country.
 - LASH, container and RO - RO vessels.
- (3). Port Dues shall not be levied on:
- Any pleasure yacht.
 - Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
 - Vessels belonging to Government and plying blue/white ensigns.
 - Vessels belonging to other Indian Ports.
 - Research vessels of Govt. of India and defence vessel of Foreign Government coming on goodwill visits.
- (4). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A Vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

- (6). The cruise vessels where embarking or disembarking of passengers is not involved shall be charged with only 50% of the Port dues.
- (7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port Dues.
- (8). The special rate of US \$ 0.02451 per GRT per hour or part thereof shall be levied on foreign naval vessels for occupation of General Cargo Berths and Mooring Dolphins.

SECTION : B - PILOTAGE FEES

The composite Pilotage-cum-towage fee includes one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.

I. Schedule of Pilotage Fees

Sr. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels (in ₹)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Up to 30000 GRT	11.66	0.425508
2.	30001 to 60000 GRT	9.39	0.340400
3.	60001 GRT & above	8.20	0.297863

II. Schedule of Shifting charges

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per act of shifting	
		Coastal Vessels (in ₹)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	All vessels upto 30,000 GRT	1.79	0.0653
2.	Vessels of 30,001 to 60,000 GRT	1.44	0.0523
3.	Vessels of 60,001 GRT and above	1.25	0.0456

Notes:

- (1). For shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings, which excludes the inward and outward movements connected with the pilotage.
- (2). Any shifting operation performed for the convenience of the port shall not be charged.

Port Convenience is defined to mean any of the following:

- (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage/mooring buoys is shifted/unberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel(s) shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing the shifting charges, such shifting shall be treated as "Shifting for port convenience".
- (3). In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.

- (4). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from the payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

- (i). Non-Cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
- (ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
- (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

(5). **Cancellation Charges:**

In case of Pilots, whose services have been requisitioned for any movement but not utilised, fees as given below shall be levied.

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Cancellation received 2 hrs. before Pilot booked time	NIL	NIL
(ii).	Cancellation received less than 2 hrs but more than ½ hr before Pilot booked time	3434.85	125.1844
(iii).	Cancellation received less than ¼ hr before Pilot booked time or if pilot has left station but tugs have not left Station	4293.54	156.4805
(iv).	Cancellation received after pilot boarding and within ½ hr of boarding but tugs have not left station	5152.42	187.7786
(v).	- do - but 1 tug left station	10304.53	375.5552
(vi).	- do - but 2 tugs left station	15456.74	563.3338
(vii).	- do - but 3 tugs left station	20608.97	751.1104
(viii).	After 30 minutes of Pilot boarding (In addition to the detention charges as applicable)	5152.30	187.7786

Note: The cancellation charges shall not be levied if a booking for vessel's movement is cancelled for reasons attributable to the Port.

(6). **Detention charges –**

If a vessel is not able to move within thirty minutes of pilot's boarding it for the purpose of pilotage, it shall be liable to pay an extra fees @ ₹3434.68 per half an hour or part thereof in case of coastal vessel or US\$ 125.18 per half an hour or part thereof in case of Foreign going vessel beyond thirty minutes, till it moves. In addition to this, tug hire charges will be payable as given below:

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Without tug per half hr. or part thereof	3434.85	125.1844
(ii).	With 1 tug - do -	10304.53	375.5552
(iii).	With 2 tugs - do -	15456.74	563.3338
(iv).	With 3 tugs - do -	20608.97	751.1104

- (7). If an outward bound vessel carries away a pilot outside the port limits due to the bad weather, compensation @ ₹4023.05 per day in case of coastal vessel or US\$ 205.569 per day in case of foreign-going vessels shall be payable by the Master of the vessel till the pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the pilot on board the ship and the cost of sending him back to the Port shall be payable by the Master of the Vessel.

- (8). Charges for double banking of transhipper at West of Break water shall be 1½ times the shifting charges applicable.
- (9). For piloting a vessel on "Cold Move", partly or fully in any operations, pilotage fee shall be levied at double the rates mentioned in the Schedule of Pilotage Fees.
- (10). The vessel after discharging cargo, goes out of Port limits for cleaning and re-enters the Port limit shall attract pilotage fees. Shifting charges shall be applicable, if cleaning of such vessel is carried out within the Port limits.

III. Special charges for Western India Shipyard Limited Dry dock at Mormugao Harbour

1. Inward and outward Movements into / from WISL Area:

Vessels entering Floating Docks/Lay up Jetty / Slipway:

- | | |
|---|--|
| (i). Hot Move | The actual rate of Pilotage Fees as per the Schedule of rates given under section B (I) |
| (ii). Cold Move (Viz, without the Powers of engines or steering, partly or fully) | Double the rate of Pilotage fees as per the Schedule of rates given under section B(I), if both inward and outward movements are cold movements. If only one is cold then 1 1/2 times the rate of Pilotage fees will be charged. |

2. Other Movements:

From Port area to dry Docks/Slipway and vice versa, Dry Docks/Slipway to Lay-up Jetty and vice versa or from lay-up Jetty to port area or vice versa.

- | | |
|--|---|
| (i). Hot Move | 50% of the Pilotage fees as per Schedule of rates for each operation. |
| (ii). Cold Move (Viz, without the power of engines or steering, partly or fully) | Charges at double the rates as specified for movements at Hot Move. |

Notes:

- (1). The above charges are in addition to the prescribed Pilotage Fees as per the Scale of Rates & statement of conditions prevailing from time to time.
- (2). All movements for berthing, unberthing or shifting to/from WISL facilities are charged at the rates mentioned above.
- (3). Vessels arriving Mormugao port solely for use of the WISL facilities, will initially pay as per rates prescribed in 1 (i) or 1 (ii) above. They will be entitled to one free shiftings not involving movement to/from WISL facilities.

SECTION - C - BERTH HIRE / ANCHORAGE CHARGES
I. BERTH HIRE CHARGES

Sr. No.	Size of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof						
		Berth No.8		Berth No. 10, and 11 (where shore cranes are not provided)		Berth No.9 (MOHP)		
		Coastal vessel (In ₹)	Foreign going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In ₹)	Foreign going vessel (In US \$)	Size of vessel for Berth No.9	Coastal vessel (In ₹)	Foreign going vessel (In US \$)
(i)	Vessels upto 15000 GRT	0.0898	0.003296	0.0456	0.0016562	(i) Vessels upto 30,000 GRT	0.1808	0.0066209
(ii)	Vessels above 15000 GRT	0.1893	0.006882	0.1268	0.0048059	(ii) Vessels from 30,001 to 60000 GRT	0.4867	0.01776528
						(iii) Vessels from 60,000 GRT	0.1673	0.0061139

Notes:

- The Berth hire charges at Berth No. 4, Mole Berth and Break water berth shall be ₹1.88 and \$ 0.0607 per GRT per hour or part thereof for Coastal and Foreign going vessels respectively irrespective of size of vessel.
- The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating crafts approaching or lying at or alongside berths, wharfs, mooring, quay, jetties etc., per GRT per hour or part thereof.
- The rates are applicable to all vessels irrespective of the destination.
- No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or for any other reasons attributable to the port subject to night navigation & inclement weather.

II. ANCHORAGE CHARGES

- The Anchorage Charges are applicable on all vessels.

Sr. No.	Rate per GRT per hour or part thereof			
	Coastal Vessel (In ₹)		Foreign-going vessel (In US\$)	
	East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	0.0311	0.0237	0.0011	0.0009

- Other Vessels:

Sr. No.	Description	Rate per hour or part thereof			
		Coastal Vessel (In ₹)		Foreign-going vessel (In US\$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Launches, fishing Trawlers, country crafts, research and survey vessels, barges not engaged in ore carrying & Mini bulk carriers of size up to 1800 GRT.	7.014	7.014	0.25468	0.25468

Notes common to Sections C(I) and C(II):

- (1). Berth hire includes charges for services rendered at the Berth, such as occupation of Berth, overtime at Berth, telephones, rubbish removal, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The period of 1 hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth/ anchorage.
- (3). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail.
 (ii). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
 (iii). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

- (4). If a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the officers authorised by the MOPT, to so vacate the berth, whichever is later, the vessel shall be liable to pay an additional berth hire charge at five times the normal rate, the incidence being reduced to per hour or part thereof.
- (5). The deballasting time allowed at Berth no. 9 shall be 3 hours and beyond that penal Berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, i.e. without any supplementary charge or rebate that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth.
- (6). Vessels banked on off-side of another vessel at the Berth, Berth Hire Charges shall be leviable at 50% of charges payable by the vessels.
- (7). Barges, country crafts, tugs or fishing trawlers, etc. which come to berth solely for the purpose of bunkering, taking water, for repairs or landing ship's crew, the minimum prescribed berth hire charges shall not apply.
- (8). Vessel using mooring dolphins for loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers or idle at mooring dolphins, an additional charge of ₹0.0248 per GRT per hour or part thereof in case of coastal vessel and US \$ 0.0008 per GRT per hour or part thereof in case of foreign-going vessel, shall be levied in addition to anchorage fees prescribed at Schedule 1 under Anchorage charges.
- (9). Rates prescribed at Schedule 2 under section C(II) shall not be applicable in case of launches, fishing trawlers and country crafts duly registered in Goa and licensed to operate within the port limits under the MPT Harbour Craft Rules.

(10). Priority Berthing

- (i). For providing "Priority Berthing" to any vessel, a fee equivalent to Berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.

(11). Ousting Priority Berthing

- (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). In addition, shifting out/in charges of the Vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
- (iii). Exemptions to the following vessels from the application of charges as per the above schemes:
- Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence, Government of India.
 - Defence vessels of Foreign Govt. coming up on goodwill visits.
 - Vessels hired for the purpose of Antarctic expedition by Department of Ocean Development and research vessel of Govt. of India.
 - Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

SECTION - D - CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

I. (A). Charges for supply of water to vessels:

Sr. No.	Position	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	At Berth	169.43	6.17530
2.	By Barges		
	(a). Within Break Water	228.15	8.31409
	(b). Beyond Break Water	293.28	10.68865

(B). Charges for cancellation of water supply after barge has left station:

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	For supply at EOB	3076.45	112.13
2.	For supply at WOB	6152.97	224.25

(C). Detention charges for water barge:

Sr. No.	Description	Rate per half an hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	For supply at EOB	1538.23	56.063
2.	For supply at WOB	3076.52	112.125

Charges for minimum requisition for water supply by barge shall be for 50 tonnes at WOB or 25 tonnes at EOB. However, if lesser quantity is being supplied by the Port due to shortage of water then charges would be as per the quantity.

II. Charges for use of Tugs:

Sr. No.	Description	Rate per hour or part thereof (Inclusive of fuel and lubricants)	
		Coastal Vessel (In ₹)	Foreign-going vessel (In US \$)
1	Tug used for operation other than for assisting berthing, unberthing, shifting and towage of vessels within Port limits.	16763.95	610.978

PART : II - CARGO RELATED CHARGES

SECTION : A - WHARFAGE CHARGES

1. BULK CARGO

Sr. No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in ₹	
			Import & Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
1.	Bulk Cargoes			
1.	Acids of all kinds	Metric Tonne	94.50	56.70
2.	Animal Products			
	(a). Hides & Skin	Metric Tonne	42.00	25.20
	(b). Bone and Bone Meal	Metric Tonne	21.00	12.60
3.	Arms, Ammunition, Explosives and Defence Stores	Metric Tonne	84.00	50.40
4.	Asbestos			
	(a). Asbestos, unmanufactured	Metric Tonne	25.20	15.12
	(b). Asbestos, manufactured	Metric Tonne	31.50	18.90
5.	Alumina (Bulk)	Metric Tonne	42.00	25.20
6.	Carbon Black Feedstock	Metric Tonne	63.00	37.80
7.	Caustic Soda	Metric Tonne	63.00	37.80
8.	Cement Clinker, Cement & Cement Products	Metric Tonne	42.00	25.20
9.	Coal, Firewood, Coke/Charcoal	Metric Tonne	42.00	25.20
10.	Construction Materials like Sand, Bricks, Tiles, Lime, Clay, etc.	Metric Tonne	12.60	7.56
11.	Cotton			
	(a). Raw Cotton and Cotton Yarn	Metric Tonne	63.00	37.80
	(b). Cotton Waste	Metric Tonne	12.60	7.56
12.	Fertilizers & Fertilizer Raw Materials including Sulphur, Rock Phosphates, Manures and other chemicals	Metric Tonne	37.80	22.68
13.	Foodgrains other than Rice & Wheat, Oil Seeds, Cereals, Pulses including Food	Metric Tonne	31.50	18.90
14.	Fruits, Nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds etc.			
	(a). Fruits and Vegetables including Coconut and Onions	Metric Tonne	25.20	15.12
	(b). Nuts of all sorts and not otherwise specified	Metric Tonne	50.40	30.24
15.	Jute and Jute Products, Coir and Coir Products	Metric Tonne	21.00	12.60
16.	Granite & Marbles	Metric Tonne	42.00	25.20
17.	Liquid Cargo			
	(a). Mono Ethylene Glycol	Metric Tonne	63.00	37.80
	(b). Other Liquid Cargo	Metric Tonne	63.00	37.80

Sr. No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in ₹	
			Import & Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
18.	Logs, Timber, Wood, Bamboos, etc.			
	(a). Unprocessed	Metric Tonne	31.50	18.90
	(b). Processed such as Boards, Poles, Plywood etc.	Metric Tonne	42.00	25.20
	(c). Wood Pulp	Metric Tonne	52.50	31.50
19.	Molasses	Metric Tonne	42.00	25.20
20.	Phenol	Metric Tonne	73.50	44.10
21.	Metals (All), Metal Products, Sponge Iron, Hot Briqueted Iron & Scrap, etc.	Metric Tonne	42.00	25.20
22.	Pig Iron	Metric Tonne	36.75	22.05
23.	Oil Cakes, Fodder, Bran, Cattle Feed, etc.	Metric Tonne	33.60	20.16
24.	Paper			
	(a). Paper of all kinds other than Waste Paper	Metric Tonne	52.50	31.50
	(b). Waste Paper	Metric Tonne	31.50	18.90
25.	Rubber and Rubber Products			
	(a). Rubber-Raw	Metric Tonne	31.50	18.90
	(b). Rubber-Manufactured	Metric Tonne	52.50	31.50
26.	Salt	Metric Tonne	6.09	3.65
27.	Sugar	Metric Tonne	52.50	31.50
28.	Synthetic Resin	Metric Tonne	52.50	31.50
29.	Metallurgical Coke	Metric Tonne	63.00	37.80
30.	Liquefied Petroleum Gas	Metric Tonne	175.00	105.00
31.	Rice	Metric Tonne	42.00	25.20
32.	Wheat	Metric Tonne	42.00	25.20
33.	Limestone	Metric Tonne	13.44	8.05
34.	Liquid Ammonia	Metric Tonne	138.60	83.16
35.	Goods not otherwise specified elsewhere	Metric Tonne	42.00	25.20
36.	Steel Pipe	Metric Tonne	60.00	36.00
37.	All live Animals, Birds & Reptiles	Each	10.50	6.30
38.	Baggage and personal effects not accompanying bonafide passengers	Per 50 Kgs or part thereof	4.20	2.52

Notes:

1. The wharfage charges on phosphoric acid when handled in stream, will be 50% of the wharfage prescribed under item no. 1.
2. Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedule given above.

II. Mineral Oils / POL Products

Sr. No.	Description	Unit	Rate in ₹	
			Import /Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
1.	(a). All items with flash Point of 76 deg F (24.44 deg C) & above, including Diesel Oil, Furnace Oil, Fuel Oil, Aviation Turbo Fuel and items not specified herein, except kerosene.	Metric Tonne	70.00	42.00
	(b). Kerosene	Metric Tonne	50.00	30.00

2.	(a). All items with flash point below 76 deg F (24.44 deg C) including Aviation Spirit, Benzene, Petrol, Gasoline, Motor Spirit and items not specified herein except Petroleum Coke.	Metric Tonne	99.00	59.40
	(b). Petroleum Coke	Metric Tonne	24.00	14.40

Note: POL products will not be entitled for concessional wharfage rate for coastal cargo. Wharfage rate prescribed for import/export cargo in column 4 will apply to coastal POL products as well.

III. Mineral Ores and Pellets (Other than Berth No. 9 - MOHP)

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per tonne (in ₹)							
		Position at Berth				Position in Stream / Overside			
		Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets Other than coastal cargo	Coastal Cargo	Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets Other than coastal cargo	Coastal Cargo
1.	Upto 30,000 DWT	17.11	20.38	23.94	14.38	10.58	13.83	15.47	9.28
2.	Above 30,000 DWT but below 1,00,000 DWT	17.11	20.38	23.94	14.38	12.19	15.47	17.11	10.29
3.	1,00,000 DWT & above	17.11	20.38	23.94	14.38	13.83	17.11	20.38	12.19
4.	(i). Perlite Ore			28.94	16.20			26.94	16.20
	(ii). Ferrous metallurgical residue (oxide fine)			20.38	12.19			20.38	12.19
	(iii). Manganese Ore and Ferro-manganese Ore			17.11	10.29			17.11	10.29
5.	Iron Ore pellets (handled by barges for coastal traffic)		30.21						

Notes to Section A-I, II & III:

- (1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. The Fraction to be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
- (2). Goods landed on the quay wall with a declaration made within 24 hours after their arrival or within 48 hours when the day of unloading is a port holiday; that they are intended for transshipment for other ports, such goods being despatched within one month from the date of landing.

At two thirds (2/3) of respective wharfage rates for each operation
- (3). Goods from vessels, which being alongside the landing place transhipped into a lighter or vice versa without their being passed over the landing place.

At 75% of the wharfage rates.
- (4). The bulk items handled in small lots of less than one metric tonne shall attract wharfage on per tonne basis.
- (5). Wharfage on all the commodities, other than Ores and Pellets, when handled in stream, shall be charged at 60% of the rates applicable at Berth.
- (6). Fee @ ₹3.01 per tonne on Coal/Coke handled at Berth nos.10 and 11 towards recovery of expenditure on Dust Suppression System. This levy shall not be charged for calcined coke, which is brought in bagged form for export.

IV. Iron Ores and Pellets Handling Charges (Exported through MOHP at Berth no.9)

Sr. No.	Description of Goods	Import/ Export Rate per Tonne or part thereof (in ₹)
1.	Iron Ore	117.94
2.	Iron Ore Pellets	
	(i). During the period June to August each year	126.11
	(ii). During the fair season beginning from September to May each year	222.59

Notes:

- (1). In addition to the above handling charges, minimum surcharge shall be leviable @ ₹8.19 per tonne, subject to rebate for the plot allottees holding the plot for a minimum period of 1 year from the start of each operational year on the following pattern.

On Achieving a level of turnover	Rate of rebate allowed per 1000 kg or part thereof (in ₹)
8.75 times the normal plot capacity	1.82
9.00 times the normal plot capacity	3.64
9.25 times the normal plot capacity	5.82
9.50 times the normal plot capacity	8.19

- (2). 'Operational Year' means the period of 12 months beginning with the 1st day of October and ending with 30th September of the following calendar year.
- (3). Rebate to the plot allottee will be paid in two installments as indicated below:
- (i). On the expiry of the first eight months of the operational year, an interim payment of rebate limited to 75% of the amount admissible under note (1) on the turnover actually achieved during this period shall be paid.
- (ii). On the completion of the operational year the rebate admissible on the total turnover during the year shall be paid after adjusting the interim payment made, if any, as per note 3 (i) above.
- (4). The charges for primary loading and topping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel owners @ ₹9.83 per tonne and ₹4.91 per tonne respectively.
(The above rates are based on consent terms agreed upon by both the parties before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996.)
- (5). Handling charges is a composite charges for unloading of cargo on plot at MOHP, stacking and loading of cargo into ships.

SECTION - B - CONTAINER HANDLING CHARGES

I. Consolidated charges for handling containers and containerized cargo

Sl. No.	Particulars	Rate per container (in ₹)			
		Coastal		Foreign	
		20'	40'	20'	40'
1.	Loaded Container	840.00	1260.00	1400.00	2100.00
2.	Empty Container	84.00	126.00	140.00	210.00

Note: Consolidated charges prescribed above include handling charges, wharfage for container as well as wharfage on containerised cargo.

3185 40/13-25

II. **Storage Charges**

Sr. No.	Period	Rate per container per day or part thereof	
		Coastal (in ₹)	Foreign-going (in US \$)
1.	For the first 30 days		
	- upto 20 ft	9.17	0.2002
	- above 20 ft	13.72	0.2996
2.	The above rates shall be increased by :		
(a).	From 31st day to 45th day	: 50%	
(b).	From 46th day to 60th day	: 75%	
(c).	From 61st day to 90th day	: 100%	
(d).	From 91st day & onwards	: 200%	

Notes:

- (1). 1 day Free Period shall be allowed on containers landed/shipped either empty or stuffed. Free period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers, the free period shall commence from the time the container enters the terminal.
- (2). Free Period prescribed above excludes Sundays, Customs notified holidays and port's non-working days.
- (3). The Storage charges on abandoned FCL Containers/ Shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions :
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
- (4). Storage charge on container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship container when requested by the user.
- (5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on containers shall not be levied.

III. Electricity charges for reefer containers

Sr. No.	Description	Rate Per 4 hours or Part thereof (in ₹)
1.	Charges for supply of electricity per reefer container	
(a).	Container of length upto 20'	194.60
(b).	Container of length above 20'	215.60

General Note to Section B:

- (1). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.

SECTION - C- STORAGE CHARGES FOR TRANSIT SHEDS.

I. IMPORT

A. Break Bulk Cargo

- (i). Free days - 10 days

- (ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates:

Period	Rate per tonne per day (₹)
1 - 10 days	14.00
11 - 20 days	21.00
21 - 30 days	28.00
31st day onwards	35.00

B. Dry Bulk Cargo

- (i). Free days - 3 days

- (ii). Normal rent

Commodity	Rate per tonne per day (₹)
(a). MOP, Rock Phosphate, Urea, etc. (for all types of fertilizers)	1.40
(b). Raw Sugar	1.40
(c). Cement & Others	1.40

Normal rent shall be payable after the expiry of free days which will be calculated based on the daily delivery rate as follows after complete discharge of vessel's cargo.

Commodity	Delivery rate per day
(a). MOP, Rock Phosphate, Urea, etc. (for all types of fertilizers)	750 tonnes
(b). Raw Sugar	500 tonnes
(c). Commodity other than specified above	500 tonnes

- (iii). Demurrage

Demurrage shall be payable after the expiry of normal period at the rate given below:

Period	Rate per tonne per day (₹)
1 - 10 days	4.20
11 - 20 days	9.40
21 - 30 days	14.00
31st day onwards	21.00

II. EXPORT**A. BREAK BULK CARGO**

- (i). Free days - 30 days
- (ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates:

Period	Rate per tonne per day (₹)
1 - 10 days	2.80
11 - 20 days	4.20
21 - 30 days	7.00
31st day onwards	14.00

B. DRY BULK CARGO

- (i). Free days - 20 days
- (ii). ~~Demurrage~~
Demurrage on all types of cargo shall be payable on expiry of free days at the rate of ₹2.80/- per tonne per day.
- (iii). ~~Demurrage shall cease~~
Demurrage shall cease from the date of commencement of loading of cargo into the vessel.
- (iv). Shut-out Cargo -
The demurrage shall be payable for shut-out cargo from the date of completion of the vessel till the clearance of the cargo at the rate as specified above.

General Notes:

- (1). Free days for import cargo shall be reckoned excluding Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (2). Free days for export cargo shall be calculated from the date of aggregation of the export cargo, excluding Custom notified holidays and Port's non-operating days.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 07.30 am to 07.30 am on the following day.
- (4). The Cargo stored in Port sheds/open plots on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/ exporters/ importers.
- (5). Shippers/ Importer/Exporter shall confirm to all safety measures prescribed in the Dock Safety Regulations and they shall be solely responsible for any damages caused to the person and/ or port property.
- (6). The period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.
- (7). The rental charges shall be deposited in advance at the Central Documentation Centre of the Port by self assessment which will be adjusted against the actual bills.

III. GROUND RENT / DEMURRAGE

Sr. No.	Description	Rate per 50 kgs. or part thereof per day (in ₹)
1.	Ground rent for explosives or other dangerous goods.	
	(a). Over 6 to 10 days	25.03
	(b). Over 11 to 15 days	30.03
	(c). Beyond 15 days	40.04

Notes:

- (1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. To be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
- (2). Free days shall be reckoned as 6 working days excluding Sundays, Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. of the following day.
- (4). Storage charge on container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver / ship import / export cargo for reasons attributable to the Port.
- (5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on Cargo shall not be levied.

SECTION D - RENT ON OPEN PLOTS

Rent on open plot for storing merchandise at open plots in the declared custom bound area.

I. IMPORT**A. BREAK BULK CARGO**

(i). Free days - 10 days

(ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates

Period	Rate per tonne per day (₹)
1 - 10 days	14.00
11 - 20 days	21.00
21 - 30 days	28.00
31st day onwards	35.00

B. DRY BULK CARGO

(i). Free days - 3 days

(ii). Normal Rent

Commodity	Normal Rent Rate per tonne per day (₹)
(a). Coal (all types)	0.70
(b). Metallurgical Coke (all other types)	0.70
(c). Limestone	1.05
(d). Scrap	1.05
(e). Any other bulk cargo not specified above	1.05

Normal rent shall be payable after the expiry of free days, which will be calculated based on daily delivery rate as follows after complete discharge of vessels cargo:-

Commodity	Delivery Rate per tonne per day
(a). Coal (all types)	1000 tonnes
(b). Metallurgical Coke (all other types)	600 tonnes
(c). Limestone	500 tonnes
(d). Scrap	800 tonnes
(e). Any other bulk cargo not specified above	800 tonnes

(iii). **Demurrage**

Demurrage shall be payable after the expiry of normal period at the following rates:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate for the first five days for the balance cargo remaining after the Normal Rent Period ₹ /MT/DAY	Rate for the sixth day to tenth day for the balance cargo ₹ /MT/DAY	Rate for eleventh day to twentieth day for the balance cargo ₹ /MT/DAY	Rate for twenty first day onwards for the balance cargo ₹ /MT/DAY
1.	All types of cargoes	5.60	8.40	11.20	14.00

II. **EXPORT**

A. **BREAK BULK CARGO**
Open & covered Storage

(i). **Free days - 30 days**

(ii). **Demurrage**

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates

Period	Rate per tonne per day (₹)
1 - 10 days	2.80
11 - 20 days	4.20
21 - 30 days	7.00
31st day onwards	14.00

B. **DRY BULK CARGO**

Open & Cover Storage

(i). **Free days - 20 days**

(ii). **Demurrage**

Demurrage on all types of cargo shall be payable on expiry of free days @ ₹2.80 per tonne per day.

(iii). **Demurrage shall cease from the date of commencement of loading of cargo in to the vessel**

(iv). **Shut-out Cargo**

The demurrage shall be payable to shut-out cargo from the date of completion of the vessel till the clearance of the cargo at the rate as specified above

General Notes:

- (1). Free days for import cargo shall be reckoned excluding Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (2). Free days for export cargo shall be calculated from the date of aggregation of the export cargo, excluding Custom notified holidays and Port's non-operating days.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 07.30 am to 07.30 am on the following day.
- (4). The Cargo stored in Port sheds/open plots on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/exporters/importers.
- (5). Shippers/ Importer/Exporter shall confirm to all safety measures prescribed in the Dock Safety Regulations and they shall be solely responsible for any damages caused to the person and/ or port property.
- (6). The period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.
- (7). The rental charges shall be deposited in advance at the Central Documentation Centre of the Port by self assessment which will be adjusted against the actual bills.

SECTION : E - CARGO HANDLING LABOUR CHARGES

Sr. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in ₹)	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo (except iron ore and iron pellets and thermal coal)
I. STEVEDORING				
1.	Pellets/Ores/Lumpy/ Fines/ Manganese/ Lime Stone/Pig Iron by grabs	Upto 250 tonnes	72.00	43.20
		251 to 500 tonnes	58.50	35.10
		501 to 750 tonnes	40.50	24.30
		751 to 1000 tonnes	32.40	19.45
		1001 to 1250 tonnes	28.80	17.30
		1251 and above	25.20	15.15
2.	Lumpy/Ore/Fines/Pellets by net Slings	Upto 200 tonnes	99.00	59.40
		201 to 250 tonnes	82.80	49.70
		251 and above	70.20	42.15
3.	Coal/Coke by net Slings	Upto 150 tonnes	126.00	75.60
		151 to 200 tonnes	99.00	59.40
		201and above	82.80	49.70
4.	Coal/coke/Met/R.P. Coke by grabs	Upto 250 tonnes	79.20	47.55
		251 to 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	36.00	21.60
		751 to 1000 tonnes	27.00	16.20
		1001 and above	22.50	13.50
5.	Fertilizers/Foodgrains by grabs	Upto 350 tonnes	96.30	57.80
		351 to 450 tonnes	81.00	48.60
		451 to 550 tonnes	64.80	38.90
		551 and above	58.50	35.10
6.	Fertilizers/Foodgrains with Slings and pay loader/JCB	Upto 200 tonnes	117.00	70.20
		201 to 300 tonnes	99.00	59.40
		301 to 400 tonnes	81.00	48.60
		401 and above	67.50	40.50

Sr. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (In ₹)	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo (except iron ore and iron pellets and thermal coal)
7.	Fertilizers/foodgrains by net Slings	Upto 120 tonnes	180.00	108.00
		121 to 150 tonnes	157.50	94.50
		151 and above	126.00	75.60
8.	Bagged cargo fertilizer/ sugar/ foodgrains (including stacking in the hatch)	Upto 120 tonnes	171.00	102.60
		121 to 150 tonnes	144.00	86.40
		151 and above	112.50	67.50
9.	Scrap by grabs	Upto 150 tonnes	135.00	81.00
		151 to 250 tonnes	108.00	64.80
		251 to 350 tonnes	81.00	48.60
		351 and above	72.00	43.20
10.	Bauxite	Upto 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	38.70	23.25
		751 to 1000 tonnes	31.50	18.90
		1001 and above	28.80	17.30
11.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags to sling and open the bags in the hold	Upto 150 tonnes	117.00	70.20
		151 to 200 tonnes	103.50	62.10
		201 to 250 tonnes	94.50	56.70
		251 to 300 tonnes	85.50	51.30
		301 and above	76.50	45.90
12.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags	Upto 150 tonnes	106.20	63.75
		151 to 200 tonnes	103.50	62.10
		201 to 250 tonnes	90.00	54.00
		251 to 300 tonnes	76.50	45.90
		301 and above	67.50	40.50
13.	H.R. Coils/Steel Slabs by slings	Upto 350 tonnes	63.00	37.80
		351 to 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	45.00	27.00
		751 to 1000 tonnes	40.50	24.30

II. SHORE OPERATIONS		Average out put per hook per vessel	Rate per tonne (in ₹)
14.	Loading/Unloading of Steel Slabs and coils at R & D Yard/Open Plot.	Upto 350 tonnes	13.50
		351 to 500 tonnes	12.60
		501 to 750 tonnes	11.70
		751 to 1000 tonnes	10.80
15.	Loading/Unloading of Alumina/C.P. Coke jumbo bags in sheds/open plot	Upto 120 tonnes	27.00
		121 to 150 tonnes	23.40
		151 to 180 tonnes	21.60
		181 and above	19.80
16.	Bagged Cargo Loading/Unloading of Fertilizers/ Sugar/ Foodgrains etc., into/from trucks/wagons in the shed (one operation)	Upto 120 tonnes	63.00
		121 to 150 tonnes	54.00
		151 and above	45.00
17.	Bagged Cargo (loading in trucks in the shed and for placing on net slings at berths) (two shore operations)	Upto 120 tonnes	126.00
		121 to 150 tonnes	108.00
		151 and above	90.00

III. CONTAINER HANDLING		Average output per hook per trawler	Rate per TEU
18.	Stuffing/de-stuffing from Fishing Trawler	Upto 3 TEUs	9900.00
		4 to 6 TEUs	2700.00
		7 TEUs and above	1800.00
19.	Containers loading/unloading from/into vessels	Upto 30 boxes	450.00 per box subject to a min. of ₹10,800/-
		31 Boxes and above	₹360.00 per box
20.	Containers Stuffing/de-stuffing (manual)	Upto 3 TEUs	5760.00
		4 to 6 TEUs	1440.00
		7 TEUs and above	1080.00
21.	Container Stuffing/de-stuffing (with forklift)	Upto 3 TEUs	2880.00
		4 to 6 TEUs	720.00
		7 TEUs and above	450.00
22.	Containers Stuffing/ de-stuffing (Personal effects)	Upto 3 TEUs	3600.00
		4 to 6 TEUs	900.00
		7 TEUs and above	720.00

Notes:

- (1). In case of handling coastal cargo eligible for concessional tariff and for coastal containers involving ship-shore transfer from/quay to/from storage yard, 60% of the rates prescribed for normal cargo in the above schedules will be levied if not prescribed specifically in this schedule.
- (2). The average output per hook /shift per vessel shall be arrived as follows:
 - (i). The tonnage as per Bill of Lading shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.
 - (ii). In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway/packing list will be the basis for billing.
 - (iii). The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.
- (3). The handling charges for transshipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

**SECTION : F - RATES OF EMBARKATION AND DIS-EMBARKATION OF PASSENGERS
FROM CRUISE VESSELS**

Sr. No.	Particulars	Ceiling Rate in ₹ per Passenger	
		Coastal passenger vessels	Foreign passenger vessels
(i).	For embarkation	350.00	541.80
(ii).	For disembarkation	350.00	541.80
(iii).	For transit passenger	210.00	407.40

PART – III

ESTATE RENTALS

(As approved vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 8 August 2012)

General Note:

All the conditions/ notes prescribed in the existing Scale of Rates/ Schedule of License Fees and Lease Rentals shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy for Major Ports 2010 announced by the Government on 13 January 2011. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy for Major Ports 2010 shall prevail.

I. LICENSE FEE ON PORT LAND FOR OFFICE BUILDING AND OTHER STRUCTURES:

Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (In ₹)
Licence fee on Port land for maintaining office bldgs. and other structures at:	
(a). Mormugao Harbour and Vasco Da Gama - Bay.	
(i) Land surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7	300.00
(ii) Land other than at (i) above	500.00
(b). Head Land Sada	
(i) Land surveyed under Chalta no. 2 of P.T Sheet no.54	250.00
(ii) Land other than at (i) above	400.00
(c). Baina	500.00
(d). Vasco Da Gama - City	2500.00
(e). Dabolim	300.00

- Notes:**
- The approval of the Board is to be obtained in case the land is used for building structures for residential purpose, in the above mentioned areas.
 - The Licence fee on land surveyed under Chalta no.3 of P.T Sheet no.7 for maintaining office building and other structures at Mormugao Harbour and Vasco Da Gama – Bay as prescribed at (a)(i) would stand revised automatically to ₹500/- per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof, immediately upon the MOPT reclaiming the rear seaside of the said portion of land.
 - The Licence fee on land surveyed under Chalta no.2 of P.T Sheet no.54 for maintaining office building and other structures at Headland Sada as prescribed at (b) (i) above would stand revised to ₹400/- per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof, immediately upon shifting of the garbage plant from the said portion of land.

II. CHARGES FOR OCCUPATION OF FORESHORELAND:

Sr. No.	Description	Rate (In ₹)	Unit
1.	For the purpose of carrying out launch/ barge repairs workshop or any other industry including Commercial/ Non-Commercial purpose at Vasco Da Gama bay. (i) Land surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7 (ii) Land other than at (i) above	300.00 500.00	Per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof.
2.	For the purpose of carrying out launch/ barge repairs workshop or any other industry including Commercial/ Non-Commercial purpose beyond Vasco Da Gama bay upto the port limits (Dabolim/ Chicalim/ Sancoale/ North of Zuari River/ Betul Foreshore).	350.00	- do -

Note: The charges for occupation of Foreshore land for the purpose of carrying out launch/ barge repairs workshop or any other industry including Commercial/ Non-Commercial purpose at Vasco Da Gama bay as prescribed at (1) above would stand revised to ₹500/- per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof, immediately upon the MOPT reclaiming the rear seaside at Mormugao Harbour.

III. WAY LEAVE CHARGES:

Sr. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (in ₹)
	Way leave charges at:	
(a).	(a). Mormugao/ Vasco Da Gama - Bay. (i) Land surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7 (ii) Land other than at (i) above	300.00 500.00
(b).	(b). Head Land Sada/ Bogda (i) Land surveyed under Chalta no. 2 of P.T Sheet no.54 (ii) Land other than at (i) above	250.00 400.00
(c).	Baina	500.00
(d).	Beyond Vasco Bay upto Port limit, Dabolim/ Chicalim/ Sancoale/ North of Zuari River/ Betul Foreshore	350.00

Note:

- For the purpose of way leave charges, the area occupied by single pipelines should be calculated based on the diameter and length of those pipelines. In case of multi-layer pipeline stacks, the physical area occupied by the multilayer pipeline stacks should be considered and the respective users should be billed for pro-rata area on the basis of the diameter and length of their pipelines passing through that area. With respect to the area shared with road, rails, jetties, etc., the respective users should be billed pro-rata for 50% of the concerned area assuming that they do not have exclusive possession of land and what they have is only 'Right of Way'. As far as underground pipes are concerned if the users establish that the possession of surface area above the underground cross-country pipelines is not physically with them, the area occupied by such pipelines should be counted 50% of the product of diameter and length, for the purpose of levy of way leave charges.
- The way leave charges at Land surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7 as prescribed at (a)(i) above would stand revised to ₹500/- per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof, immediately upon the MOPT reclaiming the rear seaside of the said portion of land.
- The way leave charges at Land surveyed under Chalta no. 2 of P.T Sheet no.54 as prescribed at (b)(i) above would stand revised automatically to ₹400/- per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof, immediately shifting of the garbage plant from the said portion of land.
- The Licence Fees for water area shall be charged 50% of the licence fee of abutting land.
- The rates provided in the Scale of Rates shall get automatically escalated by 2% per annum after expiry of each year from the effective date of implementation of the Scale of Rates and the escalated rates shall be considered as the prevailing Scheduled Rent for the concerned year. The rate so arrived is rounded off to nearest Rupee.

PART - IV

SECTION: C - SUNDRY CHARGES

1.1. HIRE OF CARGO HANDLING EQUIPMENT:

Sr. No.	Description	Rate (in ₹)	Unit
1	3 Tonne Forklifts	726.25	Per hour or part thereof.
2	8 Tonne TIL Bull Cranes	2975.00	Per day shift of 8 hours.
		376.25	Per hour or part thereof.
		1484.00	Minimum charges per requisition for 4 hours.
3	10 Tonne Dal Crane	8082.20	Per day shift of 8 hours.
		1010.80	Per hour or part thereof.
		4620.00	Minimum charges per requisition for 4 hours.
4	11 Tonne ACE Cranes	8890.00	Per day shift of 8 hours.
		1113.00	Per hour or part thereof.
		5082.00	Minimum charges per requisition for 4 hours.
5	45 MT Omega Mobile Cranes	26370.40	Per day shift of 8 hours.
		3297.00	Per hour or part thereof.
		13185.00	Minimum charges per requisition for 4 hours.
6	75 MT TIL Cranes	39690.00	Per day shift of 8 hours.
		4963.00	Per hour or part thereof.
		19845.00	Minimum charges per requisition for 4 hours.

1.2. CHARGES FOR HIRE OF 100 TONNE HMC:

(I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	32.20	19.30
10500-11499	34.09	20.44
11500-12499	35.98	21.58
12500	37.87	22.72
12501-13500	39.76	23.86
13501-14500	41.65	25.00
14501 - 15500	43.54	26.14

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	83.57	50.14
6000	87.97	52.78
6001-7000	92.37	55.42

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	119.96	71.97
3750	126.27	75.76
3751-4750	132.58	79.55

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

Notes for I.1 and I.2:

- (1). 1st shift is calculated (standard time) from 7.30 to 12.30 hours & 13.00 to 16.00 hours.
- (2). 2nd shift is calculated from 15.30 to 20.30 hours and from 21.00 to 24.00 hours.
- (3). 3rd shift is calculated from 23.30 to 3.30 hours and from 4.00 to 8.00 hours.
- (4). The period prior to the recess or the period after the recess during any of the three shifts will be considered as half-shift.
- (5). Recess period is reckoned from:
12.30 hours to 13.00 hours during the 1st shift.
20.30 hours to 21.00 hours during the 2nd shift.
03.30 hours to 04.00 hours during the 3rd shift.

II. HIRE OF MACHINERY, EQUIPMENT AND MISCELLANEOUS RATES:

Sr. No.	Description	Rate ₹	Unit
1.	Reach Stacker #	651.00	Per move
2.	Supply of electric energy	4.25	Per unit
(Rates would be modified as notified by Govt. of Goa/ RSPC from time to time)			

Note:

It is mandatory to use only the Port's Reach Stacker subject to its availability to the hirer for operations incases when the Reach Stacker though requisitioned but could not be spared by the MOPT for reason like maintenance, overhaul repairs, non-availability because of being hired by another party etc. as certified by the authorised officer of the MOPT, private equipment will be allowed to be used for operations.

III. HIRE OF FLOTILLA:

Sr. No.	Description	Rate ₹	Unit
1.	Launch (For Survey Work)	41134.60	Per Shift of 8 Hrs.
		21125.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		5492.50	For every additional hour or part thereof
2.	Dumb Barge (For Buoy Mooring work, etc.)	41236.00	Per Shift of 8 Hrs.
		21125.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		5492.50	For every additional hour or part thereof
3.	Dumb Barge (For transporting goods, slops, etc.)	23068.50	Per Shift of 8 Hrs.
		11830.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		3126.50	For every additional hour or part thereof

Note: Rates are inclusive of fuel and lubricants.

IV. CHARGES FOR USE OF TRANSHIPPER/ FLOATING CRANE PROVIDED BY THE AUTHORIZED PRIVATE OPERATORS FOR CARGO OPERATIONS:

Particulars	Celling rate per tonne (Foreign)
Transhipper 30 T	121.89
Floating Crane 32 T	95.74

PART - V SPECIAL RATE

- To meet the pension liability accrued upto 31st March 2013 based on the actuarial valuation made by the LIC, a special rate as a percentage of the various charges notified in the Scale of Rates under Part I to Part IV shall be levied from the date of commencement of this Scale of Rates till the Financial Year 2015-16.
 - The special rate shall be applicable on the Estate Rentals prescribed notified in the Scale of Rates under part IV provided that the individual lease agreements contain a special clause permitting revision of rates, from time to time.
- The special rate shall be @ 9% of the respective charges payable by users from the date of implementation of this Scale of Rates.
- The Mormugao Port Trust shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose.
- The Mormugao Port Trust shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard.
